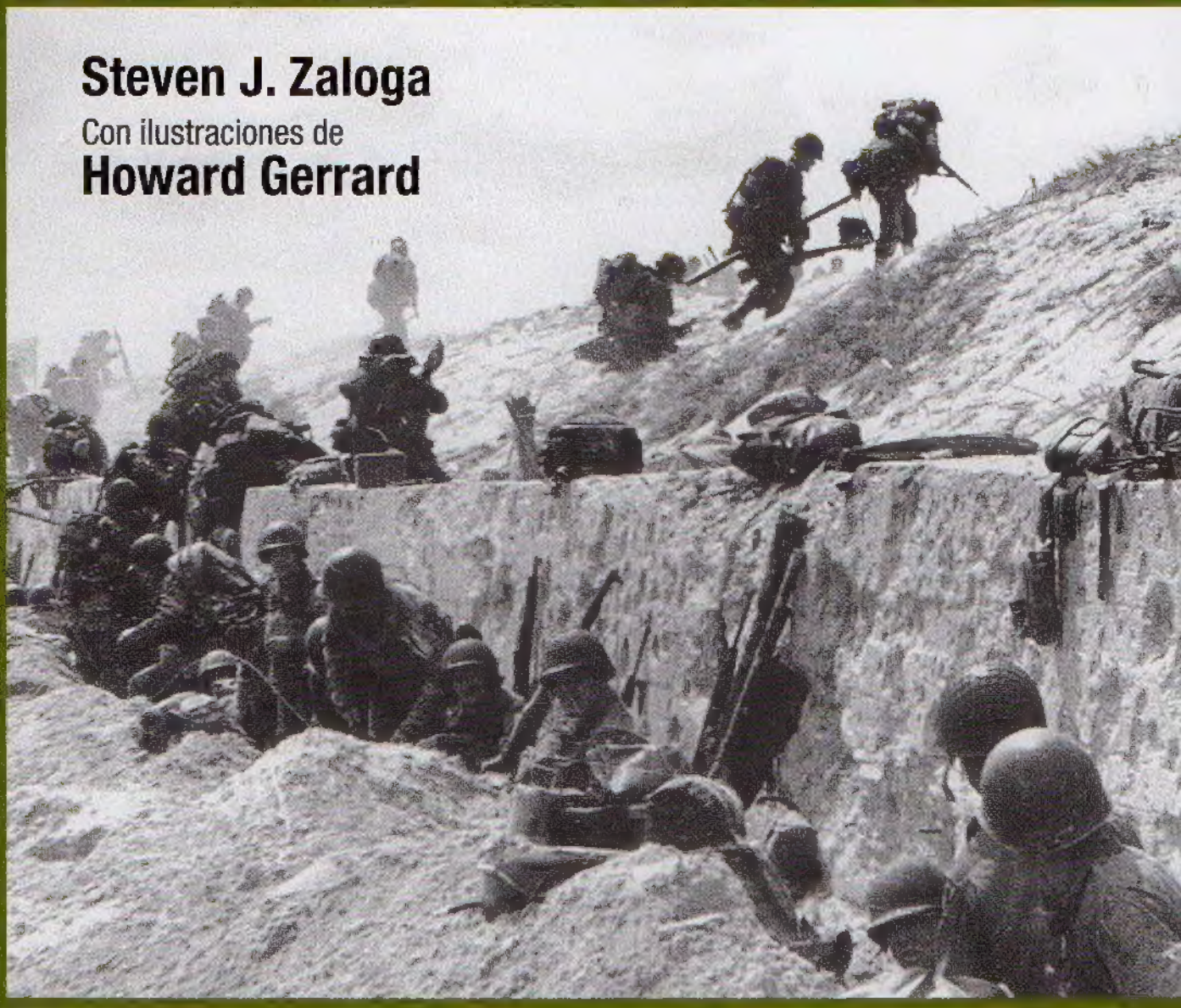
Normandía, junio de 1944

El Día D (II): la playa Utah

Steven J. Zaloga
Con ilustraciones de
Howard Gerrard



OSPREY
PUBLISHING

Normandía, junio de 1944

El Día D (II):
la playa Utah

Normandía, junio de 1944

El Día D (II): la playa Utah

Steven J. Zaloga • Con ilustraciones de **Howard Gerrard**

Nota del autor

El autor está en deuda con todos los que le han ayudado en este proyecto y quiere dar las gracias a David Isby por su asistencia con las fotos. Gracias también a Randy Hackenburg y Jay Graybeal, del Military History Institute del Army War College del Ejército de Estados Unidos; a Charles Lemons y Candace Fuller, del Patton Museum, en Fort Knox; a Alan Aimone, de las Special Collections de la Academia de West Point; a todo el personal de la National Archives and Record Administration (NARA) y al del US Army Ordnance Museum de Aberdeen.

En esta obra se han usado las abreviaturas habituales de unidades tácticas estadounidenses y alemanas. Así, 1/8.° de Infantería identifica al 1.er Batallón del 8.° Regimiento de Infantería, mientras que C/8.° de Infantería corresponde a la Compañía C del 8.° Regimiento de Infantería. En el caso alemán, II/GR.919 significa 2.° Batallón del 919.° Regimiento de Granaderos, en tanto que 2/GR.919 se refiere a la 2.ª Compañía de ese mismo regimiento.

© 2008 RBA Coleccionables, S.A. de la traducción
Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de Eloy Garbó Ros
Edición: Paco Sánchez Pina

Título original: *D-Day 1944 (2): Utah Beach & the US Airborne Landings*
Primera edición en Gran Bretaña, 2004, Osprey Publishing Ltd.
© 2004 Osprey Publishing Ltd

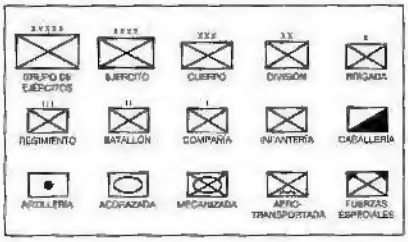
Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5775-8
Depósito Legal: M-18370-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

El editor ha hecho todos los esfuerzos posibles para obtener los permisos pertinentes de todo el material reproducido en este libro. Si se hubiera producido alguna omisión, pedimos que nos hagan llegar por escrito la solicitud correspondiente para subsanar el error.

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES



SUMARIO

INTRODUCCIÓN 7
El trasfondo estratégico

CRONOLOGÍA 9

COMANDANTES ENFRENTADOS 10
Comandantes alemanes • Comandantes estadounidenses

EJÉRCITOS ENFRENTADOS 14
Fuerzas alemanas • Fuerzas estadounidenses

PLANES ENFRENTADOS 23
Planes estadounidenses • Planes alemanes

EL DÍA D 28
La misión Albany • La misión Boston • La reacción alemana
Los desembarcos anfibios • Consolidando la cabeza de playa
La batalla por Carentan • El corte de Cotentin • Hacia Cherburgo

EL CAMPO DE BATALLA, HOY 91

BIBLIOGRAFÍA 93

ÍNDICE 95

INTRODUCCIÓN

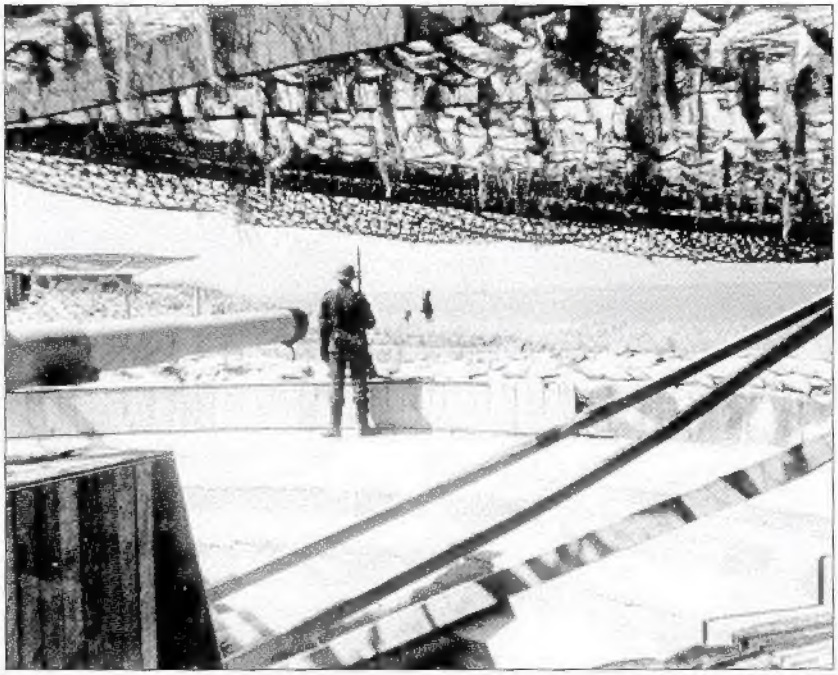
Los planes del Ejército de Estados Unidos (US Army) para la playa Utah eran un audaz intento de utilizar fuerzas aerotransportadas con el fin de sustraerse al difícil terreno que había detrás de la cabeza de playa. En el que fue el mayor desembarco vertical en combate hasta entonces, dos divisiones aerotransportadas fueron lanzadas de noche detrás de las líneas enemigas para asegurar puentes clave y puntos de acceso. Debido a los riesgos inherentes de una operación así, los paracaidistas quedaron muy dispersos y fueron incapaces de efectuar muchas de sus misiones específicas. Pero, pese a esos problemas, la apuesta funcionó. Los desembarcos en la playa Utah no corrieron peligro en ningún momento y al cabo de un día el US Army había puesto pie firme en Normandía. En el libro de esta colección, dedicado a la playa Omaha[1] se da una detallada explicación de los planes y preparativos del Ejército de Estados Unidos para el Día D. El volumen presente trata de complementarlo ofreciendo una visión más profunda de las operaciones después del Día D. Con la pérdida de Cherburgo y toda la península de Cotentin, la Wehrmacht perdía también toda esperanza de que los Aliados pudiesen ser expulsados de Francia.

EL TRASFONDO ESTRATÉGICO

La planificación aliada para la operación «Overlord» asumía la necesidad de conseguir buenas instalaciones portuarias para abastecer a los ejércitos durante las subsiguientes operaciones en Francia. Por su parte, el Ejército alemán pensaba que los Aliados lanzarían su invasión por el Pas de Calais, donde había muchos y excelentes puertos. En consecuencia, el principal esfuerzo defensivo alemán se concentró en esta zona, lo que la hizo menos atractiva para los planificadores aliados, quienes se centraron en la Bretaña y Normandía. La primera tenía algunos puertos excelentes, como el de Brest, pero estaba más lejos de los puertos ingleses que Pas de Calais o Normandía. Además, si los Aliados desembarcaban en la Bretaña, los alemanes podrían contener con facilidad su avance estrangulando la salida, relativamente estrecha, de la península bretona. La costa normanda tenía menos puertos buenos, salvo el de Cherburgo, en la península de Cotentin, pero esta zona era atractiva por diversos motivos, incluida su proximidad a los puertos ingleses del canal de la Mancha y que sus defensas eran comparativamente débiles, sobre todo en 1943, cuando los Aliados empezaron a hacer planes en serio. El problema de las instalaciones portuarias se abordó con una solución en dos fases. A corto plazo, los Aliados dependerían de un par de puertos artificiales que se montarían en las propias playas del desembarco. La segunda fase sería la conquista de instalaciones portuarias ade-

De camino a la playa Utah, la Task Force U zarpa hacia Normandía el 5 de junio con una flotilla de lanchones de infantería LCI en cabeza, fotografiada desde el puente de un lanchón de carros LST. (NARA)

[1] *El Día D (I): la playa Omaha*



Esta foto de propaganda de la «Muralla del Atlántico» fue publicada en Alemania en diciembre de 1943. La península de Cotentin, sobre todo en torno a Cherburgo, era una de las pocas zonas de la costa normanda en la que había un número importante de cañones de costa pesados como el de la imagen. (USAOM)

cuadas. Esta tarea fue asignada al US Army: primero tomaría Cherburgo y luego, los puertos bretones. La playa Utah fue elegida teniendo en cuenta todos estos condicionantes. Era la más occidental de las cinco playas del Día D: estaba en la base de la península de Cotentin, ofreciendo el mejor acceso hacia Cherburgo.

Las defensas alemanas en Cotentin estaban condicionadas por la creencia errónea de que los desembarcos tendrían lugar en Pas de Calais, donde concentraron sus esfuerzos durante 1943 para levantar su «Muralla del Atlántico». Los desembarcos aliados en 1943-1944, en particular el de Anzio (enero de 1944), habían convencido a los generales alemanes de que los Aliados desembarcarían en más de un punto, utilizando asaltos de diversión para atraer las reservas alemanas y debilitar las defensas principales. En consecuencia, la estrategia alemana consistió en desplegar unidades de segunda fila detrás de unas defensas mediocres en regiones de la costa francesa como las de Normandía y Bretaña, en un intento de economizar recursos. Estas fuerzas servirían para impedir que los Aliados pudiesen desembarcar sin oposición alguna y tenían que ser reforzadas a principios de 1944 en la medida que lo permitieran los recursos.

CRONOLOGÍA

1943

Julio Se completa el primer borrador del plan «Overlord».
3 de noviembre La Directiva 51 del Führer da prioridad al refuerzo del Frente Occidental.
6 de noviembre Rommel es puesto al mando del Grupo de Ejércitos para Empleo Especial.

1944

1 de febrero El plan de la operación «Neptune» añade la playa Utah a la operación «Overlord».
28 de mayo La zona de salto de la 82.ª División Aerotransportada se cambia de St-Sauveur al río Merderet.
3 de junio Equipos de la OSS saltan sobre Normandía para colocar balizas para los guías (*pathfinders*).
4 de junio Los meteorólogos de la Luftwaffe predicen mala mar y vientos de galerna hasta mediados de junio.
5 de junio Eisenhower decide que el tiempo ha de permitir la ejecución de «Neptune» el 6 de junio de 1944.

Martes, 6 de junio, Día D
00:15 h Los *pathfinders* saltan sobre Normandía para colocar balizas para el grueso de las fuerzas.
01:30 h Empieza la misión Albany: los paracaidistas de la 101.ª Aerotransportada comienzan a saltar sobre Normandía.
02:30 h Empieza la misión Boston: los paracaidistas de la 82.ª Aerotransportada comienzan a saltar sobre Normandía.
02:30 h La Task Force U llega al largo de la playa Utah y echa el ancla en el área de transporte.
03:10 h El general Marcks empieza a mover el Kampfgruppe Meyer para contrarrestar los desembarcos de paracaidistas.
04:00 h Empieza la misión Chicago: comienzan a aterrizar los planeadores de la 101.ª Aerotransportada.
04:07 h Empieza la misión Detroit: comienzan a aterrizar los planeadores de la 82.ª Aerotransportada.
04:30 h Un destacamento de caballería desembarca en la islas de St-Marcouf, al largo de la playa Utah, y las encuentran desiertas.
05:05 h Las baterías de costa alemanas abren fuego contra los buques aliados.
05:50 h Empieza el bombardeo naval preliminar de la playa Utah.
06:05 h Empieza el ataque de bombarderos contra la playa Utah.
06:30 h Las oleadas de asalto comienzan a desembarcar en la playa Utah.
09:00 h El Equipo de Combate 8 empieza a salir de la playa Utah por la Salida 2.
21:00 h La misión Elmira lleva refuerzos en planeadores a la ZA W, y la Keokuk, a la ZA E.

Después del Día D
7 de junio La misión Galveston lleva nuevos planeadores a la ZA W a las 07:00 horas, y la Hackensack a las 09:00 horas.
7 de junio Un contraataque alemán en St-Mère-Église es rechazado con apoyo de carros.
8 de junio Rommel recibe un juego de órdenes del VII Cuerpo capturadas y decide reforzar la península de Cotentin.
9 de junio La carretera de La Fière es capturada finalmente por la 82.ª División Aerotransportada.
10 de junio La 101.ª Aerotransportada captura la carretera que lleva a Carentan.
10 de junio La 90.ª División intenta cortar la península de Cotentin.
11 de junio El 6.º Regimiento Paracaidista alemán (FJR 6) se retira de Carentan.
12 de junio La 101.ª Aerotransportada ocupa Carentan en su intento de enlazar con el V Cuerpo en la playa Omaha.
13 de junio Fracasa con graves pérdidas el contraataque de la 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS sobre Carentan.
15 de junio El fracaso de la 90.ª División lleva a su sustitución por la 9.ª División y la 82.ª Aerotransportada para el ataque hacia el oeste de la península.
16 de junio Hitler se encuentra con Rommel y Rundstedt en Francia, e insiste en una defensa de Cherburgo a ultranza.
17 de junio El 60.º de Infantería de la 9.ª División llega al mar por Barneville, cortando así la península de Cotentin.
19 de junio Empieza el avance sobre Cherburgo en un frente de tres divisiones.
21 de junio El VII Cuerpo llega a las defensas exteriores de la fortaleza de Cherburgo.
25 de junio La infantería de Estados Unidos empieza a entrar en los arrabales de Cherburgo.
26 de junio El mando alemán rinde la plaza de Cherburgo.
28 de junio Se rinden las últimas posiciones alemanas en el puerto de Cherburgo.
30 de junio La última bolsa de resistencia alemana, en Cap de la Hague, se rinde a la 9.ª División.
1 de julio La 9.ª División informa de que ha cesado toda resistencia organizada alemana en la península de Cotentin.

COMANDANTES ENFRENTADOS

COMANDANTES ALEMANES

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Wehrmacht se ganó una merecida fama por sus cualidades tácticas, debida en gran medida a un estilo de hacer la guerra sintetizado en la *Aufsträgtaktik*: los mandos superiores informaban a sus subordinados sobre los objetivos de la misión y les dejaban llevarla a cabo a su manera, concediéndoles una considerable flexibilidad táctica. Sin embargo, tal flexibilidad se fue perdiendo a medida que avanzaba el conflicto, sobre todo en el último año del mismo. Para 1944, las aptitudes de la Wehrmacht en campaña estaban degradadas por culpa de una estructura de mando cada vez más enrevesada. A nivel estratégico, Hitler había ido usurpando cada vez más autoridad de mando porque desconfiaba de los profesionales del Ejército. Tomaba todas las decisiones estratégicas importantes, pero se inmiscuía también a nivel táctico. La complejidad de una guerra industrial moderna es tan grande que resulta inabarcable para un único comandante como lo era unos siglos atrás. La interferencia de Hitler era, inevitablemente, errática y episódica. Permitía a las cadenas de mando ejercer el control de la mayoría de las operaciones, pero intervenía a su antojo en algunas de ellas. El estilo de liderazgo de Hitler era más feudal que moderno, propiciando la dispersión del poder lejos de los organismos profesionales, como el Estado Mayor General, y poniéndolo en manos de aficionados entusiastas como él mismo o colegas suyos como el comandante de la Luftwaffe, Hermann Goering, o el jefe de las SS, Heinrich Himmler.

El mando en campaña descansaba en los profesionales, pero cuya libertad de acción se veía demasiado condicionada. El mariscal de campo **Gerd von Rundstedt** era nominalmente el comandante supremo de las fuerzas en el Oeste (OB West), pero en realidad las unidades de la Luftwaffe y la Marina caían fuera de su jurisdicción, del mismo modo que algunas fuerzas de ocupación, que dependían de los gobernadores regionales. Su capacidad de control empeoró debido a la decisión de Hitler en el otoño de 1943 de enviar a uno de sus favoritos, el mariscal de campo **Erwin Rommel**, a mandar el amorfo «frente de invasión». Rommel y Rundstedt intentaron cooperar en circunstancias difíciles. Rommel asumió como suya la labor de animar la construcción de defensas de playa a lo largo de la costa del canal de la Mancha. Esto tuvo su impacto principal en Normandía, que hasta entonces había estado relegada. Rommel no estaba tan convencido como otros muchos generales de que los desembarcos iban a tener lugar en el Pas de Calais, sino que, aun aceptando que el asalto principal se produjese ahí, podría haber operaciones secundarias pero significativas en otros trechos de costa. Por insistencia suya, las defensas costeras de Normandía fueron mejoradas de manera notable durante el invierno de 1943 y la primavera de 1944. El papel de Rommel acabó siendo el de jefe del Grupo de Ejércitos B, lo que clarificaba su relación de mando con Rundstedt, pero no solucionaba

El comandante del Grupo de Ejércitos B era el mariscal de campo Erwin Rommel. Suya fue la iniciativa, en el otoño de 1943, de fortificar las playas de Normandía. (MHI)

Veterano de unidades acorazadas en el Frente del Este, el teniente general Karl von Schlieben mandó la 709.ª División de Infantería, que defendía la costa normanda entre la playa Utah y Cherburgo. A finales de junio, Hitler le dio el mando de la «Fortaleza Cherburgo».

La desafortunada 91.ª División Luftlande tuvo tres jefes a raíz de que el general Wilhelm Falley fuera muerto por paracaidistas estadounidenses el Día D. Fue sustituido definitivamente por el general de división Eugen König, en la foto. (NARA)

las diferencias de enfoque táctico entre ambos mariscales. Rommel y Rundstedt no estaban en absoluto de acuerdo en la forma en que tenían que desplegarse las formaciones acorazadas de reserva, una divergencia que empeoró debido al interés personal de Hitler y a su injerencia en el tema. La controversia seguía en el momento de la invasión aliada y siguió de hecho durante gran parte de junio de 1944, después incluso de los desembarcos.

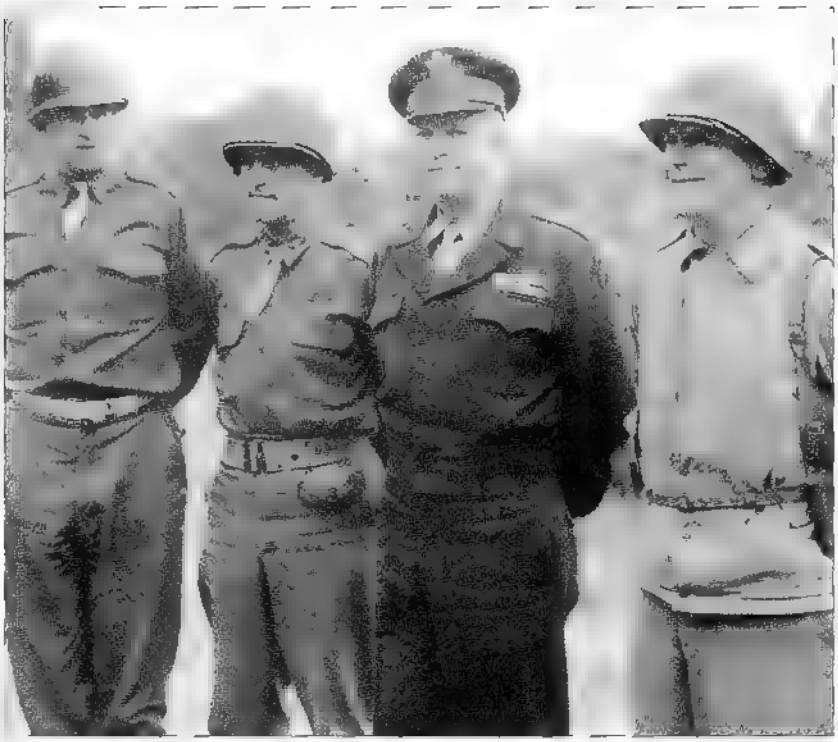
La defensa de la península de Cotentin era responsabilidad del Séptimo Ejército, del que dependían todas las unidades del Ejército alemán a lo largo de las costas de Normandía y Bretaña, y que estaba al mando del coronel general **Friedrich Dollman**. Este había sido jefe de cuerpo en Polonia, en 1939, y para la campaña de Francia de 1940 se le había asignado la dirección del Séptimo Ejército, un mando que conservó durante los años de la ocupación. Algunos veteranos del Frente del Este destinados en Francia opinaban que esos años en cometidos de segunda fila habían ablandado tanto a él como a su Estado Mayor. Dollman murió de un infarto el 28 de junio de 1944, menos de un mes después del Día D.

El sector de Normandía, incluida la península de Cotentin, estaba asignado al LXXXIV Cuerpo de Infantería, a las órdenes del general de Infantería **Erich Marcks**. Era un jefe muy bien considerado, que había servido como oficial de Estado Mayor en Polonia en 1939 y en Francia en 1940. Participó en la planificación de la operación «Barbarroja» y mandó la 101.ª División de Cazadores durante la invasión de la Unión Soviética en 1941. Perdió una pierna en marzo de 1942, pero, tras recuperarse, se le dio el mando de la 337.ª División de Infantería. Su capacidad como jefe divisional le valió la promoción a comandante de cuerpo, primero del LXVI Cuerpo en septiembre de 1942, y luego del LXXXVII. Los nazis le consideraban políticamente sospechoso, pues había sido ayudante de campo del general Von Schleicher, asesinado por las SS en 1934, y Hitler no le dio el merecido mando de un ejército. En vez de eso, se le asignó el LXXXIV Cuerpo en Francia, el 1 de agosto de 1943, en el marco del proceso de reforzar la estructura de mando en el Oeste con veteranos del Frente del Este. Tenía su cuartel general en St-Lô. Marcks murió en Normandía, durante un ataque aéreo, el 12 de junio de 1944.

La playa Utah estaba dentro del sector de defensa de la 709.ª División de Infantería, mandada por el teniente general **Karl Wilhelm von Schlieben** desde diciembre de 1943, dentro también de ese proceso de mejorar las fuerzas de ocupación en Francia con mandos procedentes de la campaña de la URSS. No era el oficial más adecuado para una división estática, pues había pasado gran parte de la guerra en unidades acorazadas. Había mandado un regimiento de infantería mecanizada, una brigada de infantería y, luego, la 18.ª División Panzer en dos años y medio de servicio en Rusia.

La parte occidental de la península de Cotentin estaba defendida por otra división estática, la 243.ª de Infantería, a cargo del teniente general **Heinz Hellmich**. Había sido constituida en julio de 1943, y Hellmich era su segundo comandante, asignado a ella el 10 de enero de 1944. Hellmich murió en acción el 17 de junio de 1944. Una tercera división, la recién creada 91.ª Luftlande, fue enviada a Cotentin en mayo de 1944; estaba mandada desde el 25 de abril por el teniente general **Wilhelm Falley**.

Dos de los tres jefes divisionales de este sector estaban en Rennes el Día D, participando en un *Kriegspiel* (juego de guerra) junto con mucho de su personal de Estado Mayor. Schlieben no regresó a su puesto de mando, en Valognes hasta la tarde, y Falley fue muerto por paracaidistas estadounidenses



Los principales jefes estadounidenses del Día D: de izquierda a derecha, Omar Bradley (Primer Ejército), Leonard Gerow (V Cuerpo), Dwight Eisenhower (SHAEF) y J. Lawton Collins (VII Cuerpo). (NARA)

La 82.ª División Aerotransportada estaba a las órdenes del general de división Matthew Ridgway, que en la foto aparece en uniforme de faena tras recibir la Cruz de Servicio Distinguido. (MHI)

cerca de Picauville cuando regresaba de madrugada a su cuartel general. El mando de la 91.ª División Luftlander fue asumido temporalmente por el general de división **Bernhard Klosterkemper**, a la espera de que se presentase su nuevo comandante, el teniente general **Eugen Konig**, que había sido nombrado el 7 de junio. Llegó al puesto de mando en la tarde del 10 de junio.

COMANDANTES ESTADOUNIDENSES

La responsabilidad de los desembarcos del Día D recaía en el Primer Ejército de Estados Unidos, al mando del teniente general **Omar Bradley**. La fuerza de asalto para la operación «Neptune» consistía en el V Cuerpo para la playa Omaha y el VII Cuerpo para la playa Utah. Este último estaba mandado por el general de división **J. Lawton Collins**, más conocido por su alias de «Lightning Joe». Collins se había graduado en West Point en abril de 1917, pero no llegó a Europa hasta después del armisticio de 1918. En mayo de 1942 recibió el mando de su primera división, la 25.ª de Infantería, en el Pacífico. Formada a partir de cuadros de la División Hawaiana de preguerra, esta unidad tenía mala reputación, pero Collins la cambió de arriba abajo para su primer destino operativo, reemplazar a la 1.ª División de Infantería de Marina en Guadalcanal, a primeros de 1943. El nombre en código del cuartel general de la división era «Lightning» (rayo), que Collins heredó como mote personal. Collins fue llamado a Europa para aportar experiencia de combate. Bradley le describió como «independiente, emprendedor, capaz y de carácter agrio», y resultó ser uno de los generales estadounidenses más agresivos y dotados del US Army en Europa. Luego fue jefe del Estado Mayor del Ejército durante la guerra de Corea.

El jefe de la 4.ª División de Infantería, la que desembarcó en la playa Utah, era el general Raymond «Tubby» Barton, a la izquierda en la foto. (MHI)

Uno de los jefes de infantería más valorados en Normandía era el general Manton Eddy, comandante de la 9.ª División de Infantería y que en la foto aparece hablando por un teléfono de campaña durante los combates por Cherburgo, a finales de junio de 1944. (MHI)

La primera gran victoria estadounidense en Francia fue la captura de Cherburgo. En la foto, el general «Lightning Joe» Collins aparece retratado en lo alto de una de las colinas que dominan el puerto, charlando con el capitán Kirkpatrick, de la 79.ª División. (MHI)

Con pocas excepciones, Collins tuvo unos subordinados de primera. Dos de ellos fueron los jefes de las otras tantas divisiones paracaidistas. La 82.ª División Aerotransportada estaba al mando del general de división **Matthew Ridgway** desde junio de 1942, en que hizo la transición de una división regular de infantería a una paracaidista. Ridgway la mandó durante su primer salto en combate, en Sicilia en 1943, y luego de Normandía subió hasta dirigir el XVIII Cuerpo Aerotransportado para la operación «Market-Garden», en septiembre de 1944. En la posguerra tendría una carrera distinguida, llegando a ser comandante supremo de la OTAN y jefe del Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos.

La 101.ª Aerotransportada estaba al mando del general de división **Maxwell Taylor**, quien había sido el jefe de la artillería de la 82.ª Aerotransportada en Sicilia. Taylor se hizo famoso por un lance de capa y espada en 1943, cuando fue atraído a Roma para conferenciar con oficiales italianos sobre un plan para lanzar la 82.ª Aerotransportada sobre la capital y ocuparla. Taylor se dio cuenta de que esta propuesta podía suponer la destrucción de la división y fue capaz de evitarlo en el último momento. Tuvo también una brillante carrera en la posguerra, siendo jefe del Estado Mayor del Ejército en la década de 1950, en sustitución de Collins

La división que encabezó el asalto a la playa Utah fue la 4.ª de Infantería del general de división **Raymond «Tubby» Barton**, su jefe desde julio de 1942 y con la que luego estaría en los feroces combates del bosque de Hürtgen, en el otoño e invierno de 1944. George Patton le relevó por razones de salud en diciembre de 1944. Su segundo al mando fue el general de brigada **Theodore Roosevelt Jr.**, hijo del presidente Teddy Roosevelt y un gran soldado por derecho propio. Roosevelt había sido vicejefe de la 1.ª División de Infantería en el norte de África y Sicilia, y cuando su comandante divisional fue relevado, en 1943, por incompatibilidad de caracteres con Bradley, Roosevelt fue también «botado» Fue reasignado a la 4.ª de Infantería, donde demostró ser un líder popular y eficaz. Murió en Normandía de un infarto, pero tal había sido su actuación en la playa Utah que fue condecorado a título póstumo con la Medalla de Honor.

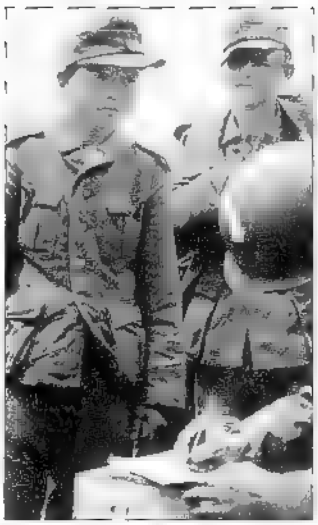
Tras la fase inicial de la operación de la playa Utah, las Aerotransportadas 82 y 101 fueron retiradas a Gran Bretaña para ser reconstituidas. El papel principal en los combates por la península de Cotentin iba a recaer en tres divisiones de infantería. La 9.ª División, mandada por el general **Manton Eddy**, era una veterana del norte de África y de Sicilia, y estaba considerada como una de las mejores divisiones del Ejército Eddy era un oficial especialmente capaz y en agosto recibió el mando del XII Cuerpo del Tercer Ejército de Patton. La 79.ª de Infantería estaba dirigida por el general de división **Ira Wyche**, de la promoción de 1911 de West Point. Wyche había servido en la artillería de campaña hasta que obtuvo el mando de la 79.ª División en mayo de 1942, llevándola a su bautismo de fuego en 1944. De todas las divisiones del VII Cuerpo de Collins, la única que paso por serios problemas de liderazgo fue la 90.ª de Infantería, mandada por el general de división **Jay MacKelvie**. Artillero de carrera, MacKelvie no estaba capacitado para las operaciones de infantería y fue relevado por Collins, junto con dos de sus jefes regimentales, el 12 de junio, cuando llevaba sólo cinco días en campaña.

EJÉRCITOS ENFRENTADOS

FUERZAS ALEMANAS

Para el verano de 1944, la Wehrmacht estaba desangrada después de tres años de un conflicto brutal en la Unión Soviética. Las enormes demandas de personal para el Frente del Este obligaron a la canibalización de unidades en Francia. Hitler «quería ser más fuerte de lo que decían las cifras», de tal modo que en el último año de guerra la relación de fuerzas en presencia de la Wehrmacht fue cada vez más fantasiosa, impresionante sobre el papel pero con unidades más y más flojas.

En respuesta a las agrias críticas de Von Rundstedt, en octubre de 1943, sobre el estado de las fuerzas en Francia, Hitler publicó su Directiva del Führer n.º 51 para dar nuevo vigor a la Wehrmacht en el Oeste. El mando de Von Rundstedt pasó de 46 a 58 en divisiones, en parte con la transferencia de unidades agotadas en el Frente del Este para que se rehiciesen en Francia. Las unidades en la península de Cotentin eran de segunda fila. En 1942, Von Rundstedt había iniciado la creación de divisiones estáticas, unas formaciones con menos efectivos que las regulares, sin el habitual batallón de reconocimiento y con sólo tres batallones de artillería. Además, la edad de su personal estaba principalmente en la parte alta de la horquilla. Durante buena parte del otoño de 1943, las mejores tropas fueron desviadas para satisfacer la necesidad insaciable de reemplazos para el Frente del Este. En su lugar llegó un flujo constante de batallones Ost, formados por «voluntarios» que eran antiguos prisioneros de guerra del Ejército Rojo. El coronel Von der Heydte, del 6.º Regimiento Paracaidista, recordaba que «las tropas para la defensa contra un desembarco aliado no eran comparables a las empeñadas



La grave carencia de reclutas alemanes obligó a la Wehrmacht a encuadrar a antiguos prisioneros de guerra soviéticos en unidades de infantería. Este soldado, de una de las repúblicas de Asia central, lleva encima del bolsillo derecho la insignia del águila sin la esvástica que fue propia de esta clase de tropas. (NARA)

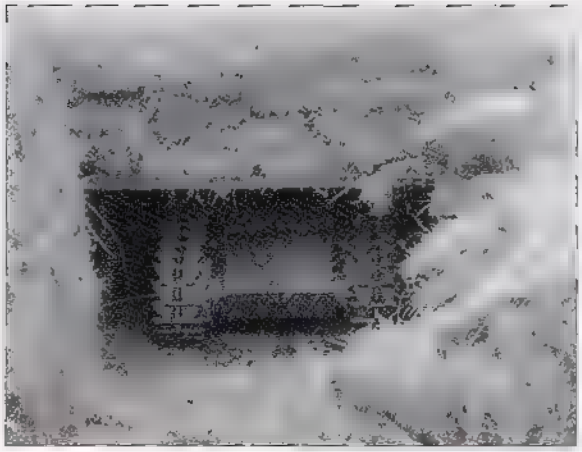
Muchas unidades alemanas en la península de Cotentin eran de segunda clase y cubrían unos frentes excesivamente grandes. La escasez de vehículos de motor obligó a soluciones de contingencia como el uso de bicicletas, como en el caso de este grupo contracarro de la 243.ª División de Infantería, armado de lanzagranadas Panzerschreck; obsérvese que la bicicleta de la derecha lleva granadas de repuesto en un armazón montado sobre la rueda trasera. (MHI)

DEFENSAS ALEMANAS EN LA PENÍNSULA DE COTENTIN, 6 DE JUNIO DE 1944

en Rusia. Su moral era baja; la mayoría de la tropa y los suboficiales carecía de experiencia en combate; y los oficiales eran aquéllos que, por su falta de cualificación o por heridas o enfermedades, ya no eran aptos para servir en el Frente del Este». Las armas eran «de todo el planeta y parecían sacadas de todos los periodos del siglo veinte». Por ejemplo, durante los combates en una franja de 2 km del Frente de Carentan, la unidad de Von der Heydte estaba equipada con morteros de cuatro calibres, de 78 a 82 mm, de origen alemán, francés, italiano y soviético. El general Marcks resumió así su valoración de las maniobras de Cherburgo de 1944: «Emplazamientos sin cañones, polvorines sin munición, campos de minas sin minas y un gran número de hombres de uniforme, pero apenas un soldado de verdad entre todos ellos».

Las divisiones estáticas arrastraban todos los vicios de un ejército asignado durante años a tareas pacíficas de ocupación. El general Schlieben recordaba que «para alguien que ha servido sólo en el Este, el chaparrón de órdenes, directivas y normas que caía a todas horas sobre las tropas era toda

una novedad. Este papeleo me impresionó más que las mareas de la costa del Atlántico. Los cuarteles generales se preocupaban de asuntos triviales de sus mandos subordinados. Por ejemplo, un problema podía ser si una ametralladora tenía que emplazarse 20 metros más a la derecha o a la izquierda... Un jefe necesitaba que se echase abajo una caseta destartalada para tener un sector de tiro mejor, y tenía que formular una petición por escrito, con la conformidad del cuartel general local y acompañado de un croquis». Todo esto empezó a cambiar en febrero-marzo de 1944, tras la llegada de Rommel. Éste insistía en la mejora de las defensas en las playas, pero la Organización Todt carecía de trabajadores suficientes para llevarla a cabo, pues estaba empeñada en la construcción de enormes bases de hormigón para los misiles V-1 y V-2. Por lo tanto, esos trabajos tuvieron que hacerlos los soldados de esos sectores, en detrimento de su entrenamiento de combate.



La 709.ª División de Infantería desplegó vehículos de demolición de control remoto Goliat desde escondites como el de la foto. Las tropas estadounidenses los encontraron en las propias playas o en los campos del interior, y los llamaron coloquialmente «cucarachas».

La 709.ª División de Infantería, que defendía la playa Utah, era un ejemplo claro de todos estos problemas. Había sido creada en mayo de 1941 como una división de ocupación y en noviembre de 1942 fue convertida en una estática. Uno de sus batallones fue enviado a la URSS en octubre de 1943, y en junio de 1944, tres de sus once batallones de infantería estaban formados por antiguos prisioneros de guerra del Ejército Rojo; dos de ellos eran de esos batallones *Ost* de personal soviético, y el tercero se componía de ex presos georgianos. Otra cosa que debilitaba a la división es que había incorporado un elevado porcentaje de tropas reclutadas de la *Volkliste III*, la mayoría polacos de las zonas fronterizas incorporadas a Alemania después de 1939. El jefe de la división comentó después que su fiabilidad en combate era dudosa y que no esperaba que esos batallones del Este «luchasen duro en casos de emergencia». Los soldados alemanes de la división eran ya mayores, de una edad media de 36 años. Pese a la calidad mediocre de sus tropas, esta unidad era relativamente grande para ser una división estática, con 12.320

El peón de brega de las divisiones de infantería alemanas era el cañón de asalto StuG III Ausf. G, que combinaba el excelente cañón contracarro de 75 mm con el chasis del carro PzKpfw III. Este ejemplar fue puesto fuera de combate por la 82.ª División Aerotransportada cerca de St-Mère-Église. (NARA)

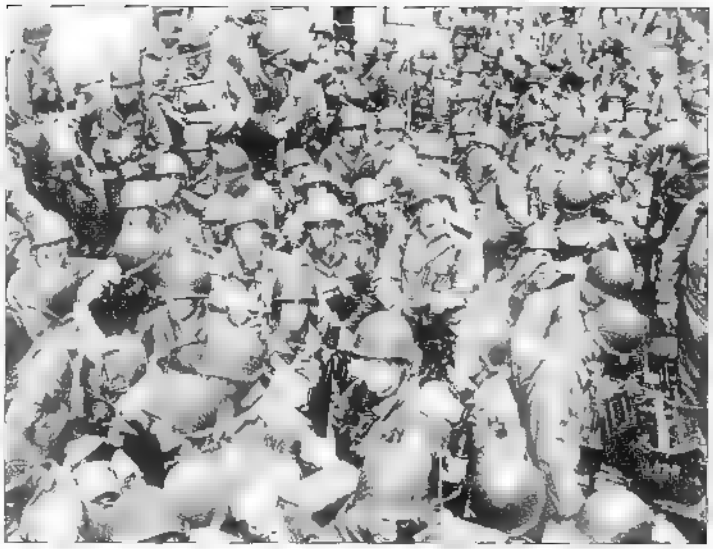
Las unidades alemanas en Francia aprovecharon las grandes existencias de carros franceses capturados para reforzar sus magras reservas acorazadas. El menudo carro de infantería Renault R-35 fue equipado con un cañón contracarro checo de 47 mm y quedó transformado en un cazacarros ligero. En la península de Cotentin, los vehículos de esta clase estaban encuadrados en el 101.° Batallón Panzer, una unidad de instrucción agregada a la 709.ª División de Infantería. (NARA)

hombres, y tenía once batallones de infantería contra los nueve de las nuevas divisiones del reglamento de 1944. De esos hombres, 333 eran voluntarios georgianos y 1.784, antiguos prisioneros del Ejército Rojo. La artillería divisional tenía tres batallones, uno con una mezcla de material francés y checo; otro, con cañones franceses, y el tercero, con piezas soviéticas. Para la defensa contracarro, tenía once piezas remolcadas de 75 mm y nueve cazacarros autopropulsados del mismo calibre. El apoyo de carros lo daba el 101.° Batallón Panzer, una unidad de instrucción débilmente dotada de diez Panzerjäger 35R, resultado del montaje de cañones checos de 47 mm en chasis de carros ligeros franceses Renault R 35. La división estaba al principio diseminada por toda la costa de Cotentin, una distancia de unos 240 km. Con la llegada de la 243.ª División de Infantería, en mayo, su frente se acortó, pero todavía iba desde la playa Utah hasta la costa norte, alrededor de Cherburgo, una distancia de unos 100 km. Como resultado, sus defensas eran una delgada costra a lo largo de la costa, con muy poca profundidad. Rommel pretendía compensar la escasez de hombres con defensas de hormigón,

Las fuerzas acorazadas alemanas en Cotentin consistían principalmente en unidades de instrucción dotadas de obsoletos carros franceses capturados. Estos Hotchkiss H-39 del 100.° Batallón Panzer iban a entrar en combate contra los paracaidistas en las proximidades de la playa Utah. (NARA)

pero las construcciones en la costa de Cotentin recibieron menos prioridad que otros sectores.

La 243.ª División de Infantería fue creada en julio de 1943 como una unidad estática y reorganizada en enero de 1944. Dos de sus batallones de infantería pasaron de ser formaciones estáticas a infantería ciclista, aunque este proceso costó a la división uno de sus batallones. Originalmente estaba en reserva, pero a finales de mayo fue desplegada en la defensa de la costa occidental, asumiendo parte del frente de la sobreestirada 709.ª División. El Día D tenía 11.530 hombres, algo menos de los reglamentados. Su artillería consistía principalmente en piezas soviéticas, pero también tenía un batallón de cazacarros autopropulsados, con catorce Marder III de 75 mm y diez cañones de asalto StuG III. La división estaba reforzada por el 206° Batallón Panzer (Panzer Abteilung), equipado con un popurrí de viejos carros franceses: 20 Hotchkiss H-39, diez Somua S-35, dos Renault R 35 y seis Char B1bis. Estaba desplegado en Cap de la Hague, en el extremo noroccidental de la península de Cotentin.



Un grupo de soldados de la 4.ª División de Infantería fotografiado a bordo del transporte de asalto que lo llevaba a la playa Utah. (NARA)

La 91.ª División Luftlande se formó en enero de 1944 para tomar parte en «Tanne» (pino), una operación aerotransportada que debería haber tenido lugar en Escandinavia en marzo de 1944. Cuando esta operación se frustró, la división, aún a medio formar, fue transferida a Normandía, adonde llegó en mayo para reforzar las dos visiones estáticas. Cuando se produjo la invasión, estaba todavía falta de efectivos, con sólo dos regimientos de granaderos y un batallón de fusileros, con un total de unos 7 500

El apoyo acorazado del 8.º CT dependía del 70.º Batallón de Carros. Esta foto fue tomada en Kingswear (Inglaterra) cuando la unidad embarcaba con destino a la playa Utah; pueden verse varios carros medios M-4 y M-4A1 de la Compañía C, dotados de chimeneas de vadeo profundo, y cómo uno de los carros de recuperación T-2 está entrando, de espaldas, en el lanchón. (NARA)

Otro elemento de apoyo acorazado en la playa Utah fue el 899.º Batallón de Cazacarros, que iba a tener un papel importante en el esfuerzo por silenciar las fortificaciones de costa alemanas en Crisbecq y Azeville. En la foto, unos cazacarros M-10 con cañón de 76 mm y equipados con chimeneas de vadeo están embarcando en sus lanchones LST en Inglaterra para el Día D. (NARA)

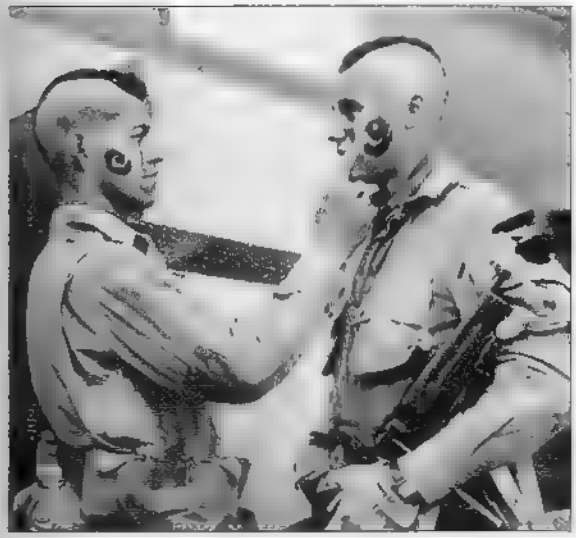
hombres. Sin embargo, durante los combates se le agregaría el 6.º Regimiento (FJR 6) de la 2.ª División Paracaidista. El jefe de este regimento, el coronel Von der Heydte, consideraba que esta división tenía poca valía en combate, sobre todo comparada con sus tropas de élite de la Luftwaffe. La artillería de la Luftlander estaba basada en el obús de montaña Gebirgs-haubitze 40 de 105 mm, que usaba un tipo de munición diferente del de los cañones de las divisiones ordinarias. Así, en cuanto la división gastaba su carga básica de munición, sus obuses quedaban mudos. Durante los combates por Normandía, el regimiento de artillería fue rearmado con una mezcla de piezas checas y soviéticas. El apoyo blindado dependía del 100.º Panzer Abteilung, con base en Château de Francquetot y dotado de un surtido de carros franceses: 17 Renault R-35, ocho Hotchkiss H-39, un Somua S-35 y un Char B1bis, y un PzKpfw III.

En la zona había algunas unidades menores. Por ejemplo, el Sturm Abteilung AOK 7, un batallón de infantería de asalto asignado al cuartel general del Séptimo Ejército; el Día D fue enviado de Cherburgo al sector de la 701.ª de Infantería, durante los combates en el río Vire.

Si bien las unidades alemanas en la península de Cotentin no eran las mejores de la Wehrmacht, constituían todavía una fuerza de combate creíble Su entrenamiento y sus tácticas estaban basadas en la experiencia, y en muchas de las divisiones había veteranos del Frente del Este. El general Barton visitaba uno de sus batallones que había quedado inmovilizado por las defensas alemanas y aseguró a sus oficiales que las fuerzas enemigas que tenían enfrente eran de segunda clase, a lo que un joven teniente le replicó: «Mi general, me parece que los alemanes no son conscientes de ello».

Aparte de las unidades de infantería, había por toda la zona un número considerable de baterías de costa. El Ejército controlaba dos batallones de ellas (*Heeres-küsten-artillerie-abteilung*), el HKAA 1262, en la

Algunos paracaidistas del 506.º PIR de la 101.ª Aerotransportada decidieron cortarse el pelo a lo mohicano y aplicarse pinturas de guerra al estilo indio. En esta foto, el especialista en demolición Clarence Ware da el último toque al soldado Charles Plaudo; el censor militar ha tapado el parche divisional del «águila gritadora» en el hombro de este último. (NARA)



costa oeste de la península, y el HKAA 1261, en la este. Algunas de estas unidades tomarían parte en los combates terrestres, sobre todo la batería de Azeville y Crisbecq del HKAA 1261, cerca de St-Marcouf. El MAA 260 (*Marine-artillerie-abteilung*), de la Marina, tenía siete baterías de costa situadas principalmente en la zona de Cherburgo, mientras que el MAA 608 protegía el puerto de Granville, en la cara oeste de la península.

ORDEN DE BATALLA ALEMÁN EN LA PENÍNSULA DE COTENTIN, JUNIO DE 1944

84.° Cuerpo	**St-Lô**	**general de Artillería Erich Marcks**
709.ª División de Infantería	***Chiffremont***	***teniente general Karl von Schlieben***
729.° Regimiento de Granaderos	Le Vast	
739.° Regimiento de Granaderos	Cherburgo	
919.° Regimiento de Granaderos	Quineville	
243.ª División de Infantería	***Bricquebec***	***teniente general Heinz Hellmich***
920.° Regimiento de Granaderos	Quett	
921.° Regimiento de Granaderos	Lessay	
922.° Regimiento de Granaderos	Sortosville	
91.ª División Luftlande	***Etienville***	***general de división Wilhelm Falley***
1057.° Regimiento de Granaderos	Hauteville	
1058.° Regimiento de Granaderos	Vindefontaine	
6.° Regimiento Paracaidista	Hotellene	
Unidades de artillería de costa		
1261.° Regimiento de Artillería de Costa del Ejército	Quineville	coronel Gerhard Triepel
1262.° Regimiento de Artillería de Costa de Ejército	Grosseville	
260.° Regimiento de Artillería Naval	Cherburgo	capitán de corbeta Karl Weise
608.° Regimiento de Artillería Naval	Granville	capitán de corbeta Hubbert

FUERZAS ESTADOUNIDENSES

Entre las unidades estadounidenses que tomaron parte en los desembarcos iniciales estaban las dos mejores divisiones de infantería ligera del Ejército, las Aerotransportadas 82 y 101. La primera de ellas había entrado en combate en Sicilia y la península Italiana, aunque para junio de 1944 más de la mitad de sus paracaidistas eran reemplazos. Normandía fue el primer salto en combate de la 101.ª Aerotransportada, pero, como en el caso de la 82.ª, estaba formada por personal voluntario que había pasado por un entrenamiento excepcionalmente duro; además, sus cuadros de mando habían sido reforzados con oficiales veteranos de la 101.ª. Era dos unidades de élite en el sentido más estricto de la palabra.

La 4.ª División de Infantería había sido reactivada en 1940, configurada como división de infantería motorizada. Esta organización se abandonó finalmente y la unidad fue reconfigurada al modo convencional en agosto de 1943, antes de ser enviada a Inglaterra. Bradley había insistido en el uso de al menos una división experimentada en el asalto a la vecina playa Omaha, pero la playa Utah era considerada un escenario menos comprometido. Pese a ello, todavía necesitaba el empleo de una unidad bien entrenada y

Eisenhower visita a los paracaidistas del 502.º PIR en la base aérea de Greenham Common en la tarde del 5 de junio de 1944. La 101.ª Aerotransportada usaba símbolos de cartas de azar pintados en el casco para identificar a los componentes de los diversos batallones: el corazón blanco pertenecía al 502.º PIR. La tela blanca anudada en torno al hombro izquierdo era seguramente una marca de identificación rápida de los hombres del 2/502.º PIR.

mandada, y se eligió a la 4.ª División. El asalto iba a ser llevado a cabo por el 8.º Combat Team (equipo de combate), cuyo núcleo era el 8.º Regimiento de Infantería de esa división.

El apoyo acorazado del 8.º CT iba a ser el 70.º Batallón de Carros, el batallón acorazado independiente con más experiencia de todo el US Army, pues había entrado en combate con anterioridad, como unidad de carros ligeros, en el norte de África y en Sicilia. Para el Día D, dos de sus compañías estaban equipadas con carros anfibios M-4A1 DD (Duplex Drive). Estos vehículos estaban modificados con la adición de una pantalla plegable de lona que les proporcionaba flotabilidad y dos hélices para que pudieran moverse en el agua. Para hacer frente a los obstáculos de la playa, sobre todo el malecón, se había pensado en dotar a la tercera compañía de carros medios con cohetes de demolición de 182 mm en lanzadores T-40 montados encima de las torres. Los cuatro primeros lanzacohetes fueron entregados en mayo y se probaron contra unos obstáculos simulados. Los cohetes no resultaron demasiado eficaces, pero los carristas demostraron que con dos o tres granadas rompedoras del cañón de 75 mm del carro bastaba para romper el malecón. Por ello, la Compañía C desembarcó sin el sistema de cohetes. La compañía de carros ligeros del batallón desembarcó horas más tarde y fue asignada al apoyo de la 82.ª Aerotransportada.

Soldados del 325.º de Infantería en Planeadores se disponen a embarcar en los Horsa en algún aerodromo de Inglaterra. Las unidades aerotransportadas estadounidenses utilizaron cierto número de planeadores británicos Horsa, que tenían mayor capacidad de carga que sus Waco CG-4. (NARA)

Dentro la acumulación de fuerzas que siguió al Día D, otras tres divisiones de infantería irían entrando en combate gradualmente en la zona de Cotentin. La 90.ª División procedía de unidades de la Guardia Nacional del área de Texas-Oklahoma, por lo que se la llamaba la «Tough Ombres» (hombres duros). Se labró una mala reputación en Normandía por estar mal mandada y, en consecuencia, mal entrenada. Pasó por una serie de cambios de mandos y hacia el otoño la mayoría de los problemas estaban corregidos. Luchó con mérito con el Tercer Ejército de Patton en la Lorena, en septiembre de 1944. Por el contrario, la 9.ª de Infantería era considerada una de las mejores divisiones del Ejército, con experiencia de combate en el norte de África y Sicilia. Iba a tener un papel clave en la conquista de Cherburgo. La 79.ª División fue activada en 1942 y enviada a Inglaterra en abril de 1944. Era una división de infantería estadounidense bastante típica, bien entrenada y mandada.

Una de las principales ventajas de los Aliados era la disponibilidad constante de apoyo aéreo. En esa fase de la guerra, la cooperación entre unidades terrestres y aéreas estaba todavía en un estado incipiente y no iba a dar sus frutos hasta finales de julio, durante la operación «Cobra». Sin embargo, la presencia ininterrumpida de aviones aliados sobre la península de Cotentin hizo que los alemanes apenas pudiesen moverse de día. Una muestra del impacto del poder aéreo es la cifra de altos mandos alemanes muertos por ataques de la aviación cuando se trasladaban de una unidad a otra.

ORDEN DE BATALLA ESTADOUNIDENSE EN LA PENÍNSULA DE COTENTIN, JUNIO DE 1944

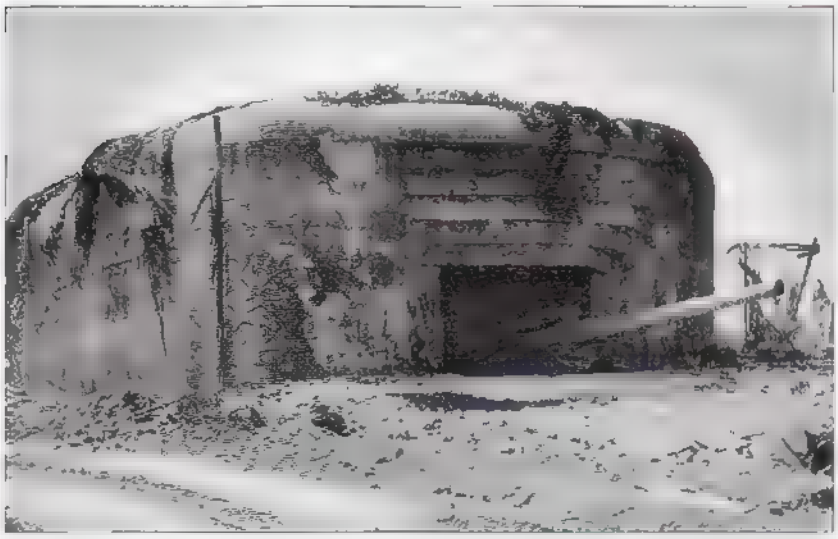
VII Cuerpo	**gral. div. J. Lawton Collins**
4.ª División	***gral. div. Raymond Barton***
8.° Regimiento de Infantería	col. James Van Fleet
12.° Regimiento de Infantería	col. Russell Reeder
22.° Regimiento de Infantería	tte. col. James Luckett
9.ª División	***gral. div. Manton Eddy***
39.° Regimiento de Infantería	col. Harry Flint
47.° Regimiento de Infantería	col. George Smythe
60.° Regimiento de Infantería	col. Frederick de Rohan
79.ª División	***gral. div. Ira Wyche***
313.° Regimiento de Infantería	col. Sterling Word
314.° Regimiento de Infantería	col. Warren Robinson
315.° Regimiento de Infantería	col. Poter Wiggins
82.ª División Aerotransportada	***gral. div. Matthew Ridgway***
505.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. William Ekman
507.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. George Mizett Jr
508.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. Roy Lindquist
325.° Regimiento de Infantería en Planeadores	col. Harry Lewis
90.ª División	***gral. brig. Jay MacKelvie***
357.° Regimiento de Infantería	col. Philip Ginder
358.° Regimiento de Infantería	col. James Thompson
359.° Regimiento de Infantería	col. Clarke Fales
101.ª División Aerotransportada	***gral. div. Maxwell Taylor***
501.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. Howard Jonson
502.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. George Moseley Jr.
506.° Regimiento de Infantería Paracaidista	col. Robert Sink
327.° Regimiento de Infantería en Planeadores	col. George Wear
4.° Grupo de Caballería	***col. Joseph Tully***
4.° Escuadrón de Caballería	tte. col. E.C. Dunn
24.° Escuadrón de Caballería	tte. col. F.H. Gaston Jr.
6.° Grupo Acorazado	***col. Francis Fainter***
70.° Batallón de Carros	tte. col. John Welbron
746.° Batallón de Cazacarros	tte. col. C.G. Hupfer

PLANES ENFRENTADOS

PLANES ESTADOUNIDENSES

El plan original de la operación «Overlord» no contemplaba desembarcar al oeste del río Vire, en la base de la península de Cotentin. Cuando, en enero de 1944, se informó al general Montgomery, éste insistió en que el frente de la invasión tenía que ser más ancho. No estaba totalmente convencido de la viabilidad de los puertos artificiales y pedía desembarcar al oeste del Vire para facilitar una pronta captura de Cherburgo. El plan preliminar de la operación «Neptune», del 1 de febrero de 1944, y el del FUSA (First US Army, o Primer Ejército de EE UU), del día 25, proponían ya dos cabezas de playa estadounidenses: una en el sector de Grandcamps (Omaha) y la otra más al este, cerca de Les Dunes de Varreville (Utah).

Aunque muchas de las playas de la costa oriental de Cotentin eran válidas, no lo eran tanto las zonas de detrás de las mismas, pues muchas habían sido inundadas por los alemanes. El tránsito entre la playa y el interior era accesible por unas pocas carreteras elevadas que podían ser fácilmente defendidas por pequeños destacamentos alemanes. El segundo problema era el propio terreno de la península. El río Douve discurre por el centro de la misma, por lo que muchas áreas bajas del centro son de natural pantanoso. Los alemanes lo explotaron, mediante presas que inundaban campos bajos, para reducir el número de zonas válidas para desembarcos aéreos. Los planificadores aliados querían una playa con al menos cuatro carreteras de salida para que una división pudiera internarse rápidamente el propio Día D, comparadas con las sólo dos que había en la vecina playa Omaha. La solución estaba en el trecho de costa justo al oeste de la playa Omaha.



La península de Cotentin estaba salpicada de baterías de artillería de costa, incluida la de St-Marcouf, la 3./HKAA.1261 de Crisbecq. Esta casamata Bauform 683 estaba armada con un cañón checo Skoda de 210 mm del tipo encargado por Suecia y Turquía antes de la guerra y retenido por Alemania en 1938. La denodada defensa de esta posición dio a su comandante, el teniente de navío Ohmsen, la Cruz de Caballero tras conseguir escapar de Cherburgo el 14 de junio. (NARA)

Uno de los tipos de búnkeres más eficaces que había en la costa de Normandía era el Bauform 667, que se emplazaba paralelo a la playa para poder hacer tiro enfilado sobre la misma. Este ejemplar del reducto WN-5 de la playa Utah estaba armado con un cañón contracarro de 50 mm y fue silenciado con fuego de cañón de carro dirigido contra la aspillera desde muy corta distancia. (NARA)

Para asegurarse de que esas carreteras permanecieran abiertas, se lanzaría detrás de la playa una división aerotransportada antes de la Hora H del Día D. Muchos planificadores dudaban de depositar demasiadas esperanzas en las operaciones paracaidistas, especialmente a raíz del fiasco de Sicilia, en 1943. En esa ocasión, los aviones que llevaban a la 82.ª División Aerotransportada fueron tiroteados por las fuerzas navales, por lo que los paracaidistas llegaron a tierra en grupos dispersos y poco eficaces. Sin embargo, Eisenhower creía que lo de Sicilia había demostrado, sencillamente, que una fuerza aerotransportada ha de aterrizar de modo más concentrado, y acordó con el general Ridgway que había que ampliar las divisiones paracaidistas de Estados Unidos. El plan inicial de febrero contemplaba el uso de la 101.ª Aerotransportada justo detrás de la playa Utah para asegurar las carreteras, pero los planificadores del FUSA de Bradley pedían que la 82.ª Aerotransportada saltase más al oeste para que fuese posible cortar con rapidez la península de Cotentin, impidiendo a los alemanes reforzar Cherburgo.

Estos planes estaban valorados como muy arriesgados, pero Eisenhower decidió que eran esenciales para la operación y que había que asumir riesgos. La idea se seguía desarrollando en mayo, cuando ya faltaba poco para el Día D. La información aliada había sabido a mediados del mes del traslado de la 91.ª División Luftlande al centro de la península, lo que comprometía demasiado el salto de la 82.ª Aerotransportada sobre St-Sauveur-Le-Vicomte. Por lo tanto, su zona de salto fue desplazada al área del río Merderet y la de la 101.ª Aerotransportada movida un poco al sur, de tal modo que ambas divisiones pudieran controlar una zona de fácil defensa entre las playas y los ríos Douve y Merderet.

PLANES ALEMANES

Los planes defensivos alemanes cambiaban de continuo por culpa de los desacuerdos entre Rundstedt y Rommel sobre el despliegue y el control de la reserva acorazada. Hasta cierto punto, este debate era irrelevante para la península de Cotentin, pues ningún alto mando alemán estaba en especial

Entre los generales aliados hubo una notable controversia acerca de cómo usar los planeadores para reforzar a los paracaidistas. En la foto, un avión C-47 del 90.° Escuadrón del 438.° Grupo de Transporte de Tropas despega de la base de Greenham Common llevando a remolque un planeador Horsa, el 6 de junio de 1944. (NARA)

Como si fuesen caballeros medievales, a veces los paracaidistas iban tan cargados que necesitaban ayuda para moverse. El suboficial de la foto es Joseph Gorenc, del 506.° PIR, y está subiendo a un transporte C-47 en la noche del 5 de junio de 1944. (NARA)

preocupado porque esa zona pudiera ser el foco del asalto aliado. Hasta mayo de 1944, la defensa de los 250 km de costa de la península de Cotentin estaba asignada a una única división y de segunda clase. La costa oeste apenas estaba guardada, pues la Marina había asegurado que la mala mar al largo de la misma y las fuertes defensas de las Islas del Canal hacían improbable un desembarco anfibio. Pero, a mediados de mayo, el mando de la Marina cambió de parecer y empezó a sugerir que los Aliados podrían desembarcar en las costas este y oeste, con ataques simultáneos a ambos lados de Cherburgo. Poco después, Rommel visitó la zona y tuvo luego una charla con Dollman y Marcks acerca del estado de las defensas de la misma. Von Schlieben aseguró que las instalaciones portuarias de Cherburgo podrían demolerse rápidamente para que el puerto fuera un objetivo poco atractivo, lo que permitiría a las unidades retirarse a la base de la península de Cotentin y evitar que quedaran atrapadas en el extremo superior. Pero la Marina no quería considerar un plan como ése, así que la propuesta fue ignorada. En vez de eso, la defensa de la península iba a ser reforzada sustancialmente. La 243.ª División de Infantería fue sacada de su guarnición más al sur, en reserva, y desplegada a lo largo de la costa oeste, en tanto que la 91.ª División Luftlande, a medio formar, fue dispuesta en la base de la península, como refuerzo de las dos divisiones estáticas.

La defensa de la península de Cotentin no tenía la prioridad de sectores más al este, que eran considerados objetivos más probables de un asalto anfibio aliado. Las fuerzas desplegadas en la costa estaban muy estiradas, concentradas en una serie de reductos «como un collar de perlas». Las que había cerca de la playa Utah no eran demasiado fuertes, pues se pensaba que ésta no era un objetivo interesante debido a las marismas que tenía detrás. Dos batallones del GR 919 ocupaban un total de 25 reductos desde Le Grand Vey, en el sur, hasta la playa de Auneville, en el norte, una distancia de unos 25 km. Esos reductos eran de dos tipos, los *Wiederstandnest* (WN, o posición reforzada) y los *Stutzpunkt* (StP o posición de apoyo). Cada uno consistía en una sección de unos 40 hombres que servía varios bunkeres pequeños, unos cuantos nidos de ametralladoras o «Tobruk» de hormigón y algunos cañones contracarro o de campaña obsoletos. Para compen-

El teniente Bobuck pasa revista de paracaídas y equipo a soldados de la 101.ª Aerotransportada antes de que suban al C-47 que les llevará hasta Normandía. Al avión se le han pintado apresuradamente las fajas blancas y negras que identificaban a todos los aparatos que tomaron parte en las operaciones del Día D. (NARA)

sar la parquedad en hombres, las unidades de la costa tenían más potencia de fuego que una unidad normal de infantería, si bien sus armas eran una abigarrada colección de modelos capturados o desfasados.

El reducto que iba a ser más importante en los inminentes combates era el WN-5. Estaba asignado a una sección de la 3./GR.919 y al mando del teniente Arthur Jahnke, un joven veterano del Frente del Este que detentaba la Cruz de Caballero. Tenía un contracarro de 50 mm en una casamata Bauform 667, otras dos piezas iguales en emplazamientos abiertos de hormigón, un anticarro francés de 47 mm en otro emplazamiento descubierto, un Bauform 67 con una torre de carro francés con cañón de 37 mm, cuatro Tobruk de mortero y ametralladora, y media docena de otras clases de casamatas y abrigos. Una de las armas más exóticas de esta sección era un grupo de vehículos de demolición de control remoto Goliath, un pequeño medio oruga guiado por cable pensado para ser utilizado como una especie de torpedo terrestre contra objetivos de gran valor, como carros de combate y lanchones de desembarco Estaban desplegados en pequeñas cuevas bajas orientadas hacia la playa. Un segundo reducto, el WN-4, estaba justo al oeste del WN-5, cubriendo la carretera principal de acceso a la playa.

El jefe del regimiento, el teniente coronel Gunther Keil, no estaba de acuerdo con la táctica de Rommel de colocar todas las tropas en los búnkeres avanzados En vez de eso, dispuso un número mínimo de tropas en la misma costa, y el resto de cada sección, como una «unidad de alerta» (*alarmeinheiten*) en edificios por detrás de la playa. La artillería de este sector incluía una batería del Sturm-Abteilung AOK 7, al oeste de Foucarville, y una de lanzacohetes del I./Nebelwerfer Regiment 100 al sur de Brucheville. Había también en la zona tres baterías de un regimiento de artillería de costa, el HKAA.1261: la 1./HKAA.1261 en St-Martin-de-Varreville, con cuatro cañones soviéticos de 122 mm; la 2./HKAA.1261 en Azeville, con cuatro cañones franceses Schneider de 105 mm; y la 3./HKAA.1261 en Crisbecq, con tres enormes piezas Skoda de 210 mm.

A diferencia de la vecina playa de Omaha, el sector de Utah era relativamente llano y no proporcionaba los excelentes sectores de tiro que se daban más al este. Los obstáculos de playa delante de WN-5 no estaban ni mucho menos tan completos como en Omaha, y delante de Grande Dune, donde iban a producirse los desembarcos, muchas de esas obstrucciones habían desaparecido. Aunque el GR.919 había intentado reforzar esas defensas, las condiciones de las mareas habían desmontado muchos de los obstáculos. La principal reserva en ese sector era el 905.° Batallón Ost, de georgianos, situado más al oeste, en Cricqueville, y el GR.1085 de la 91.ª División Luftlande, que se encontraba en el centro de la península, allí donde iba a saltar la 82.ª Aerotransportada.

La Kriegsmarine (Marina de Guerra) carecía de fuerzas para pensar seriamente en repeler en el mar la invasión aliada. El Marinegruppe West, al mando del vicealmirante Theodor Krancke, compartía sus sectores con las unidades del contralmirante Rieve, responsable de la costa normanda hasta la frontera holandesa. El puerto más próximo a la playa Utah era Cherburgo, que albergaba dos flotillas con 16 lanchas torpederas. Krancke había intentado inhibir las actividades de invasión mediante un programa de minado a lo largo de la costa normanda, al paso del esfuerzo de Rommel con las fortificaciones terrestres. Pero los Aliados sabían dónde estaban todos esos campos de minas porque habían decodificado el código Enigma. Ello también permitió a la Royal Navy desbaratar ulteriores intentos de minado en las semanas que precedieron al Día D. La intentona de minar el golfo del Sena el 24 de mayo fue contestado vigorosamente por una fuerza de torpederas británicas y de aviones del Mando Costero. Por último, la falta de abrigos a prueba de bombas a lo largo de la costa del Canal impidió a Krancke desplegar submarinos en la zona de la invasión.

La Luftwaffe prácticamente no hizo nada durante los combates en Cotentin. La superioridad aérea aliada era tan abrumadora y ella era tan débil que apenas tenía la oportunidad de operar tan lejos de sus bases principales, situadas cerca de París.

El 4 de junio de 1944, el comandante Lettau, meteorólogo jefe de la Luftwaffe en la capital francesa, pronosticó que los Aliados serían incapaces de lanzar una invasión durante la quincena siguiente porque se esperaba muy mala mar y hasta temporal, que iban a durar hasta mediados de junio. Esta previsión convenció al OB West de que era el momento propicio para organizar unos juegos de guerra para mandos en Rennes, en los que estudiar las opciones posibles contra un desembarco vertical aliado en Normandía. En consecuencia, casi la mitad de los comandantes divisionales y una cuarta parte de los regimentales estaban de camino a la convocatoria de Rennes. De hecho, el pronóstico meteorológico era tan malo que muchas unidades habían aprovechado la ocasión para dar a sus hombres un descanso del agotador programa de construcción de obstáculos en la costa. Rommel empleó esta fase de mal tiempo para ir a Alemania, con la idea de convencer al Führer de que liberase más unidades acorazadas de su control para poderlas usar en la defensa avanzada de la costa.

EL DÍA D

Los primeros hombres que saltaron sobre Francia en preparación de la operación «Neptune» fueron los de los equipos de la OSS (en inglés, Oficina de Servicio Estratégico), formados en general por dos soldados estadounidenses expertos en el uso de equipos de transmisiones, con tres comandos británicos como escuadra de protección. Media docena de estos equipos fueron transportados sobre Francia a las 01:30 horas del 3 de junio para marcar las zonas de salto para los equipos de guías (*pathfinders*), que llevarían material de balizamiento más completo.

Las fuerzas de las dos divisiones aerotransportadas iniciaron los últimos preparativos para Normandía el 5 de junio, en quince aeródromos del sur de Inglaterra. Serían llevados hasta Francia por el IX Mando de Transporte de Tropas. La Misión Albany, el lanzamiento de la 101.ª Aerotransportada, fue asignada a la 50.ª Ala de Transporte de Tropas, y la Misión Boston, la relativa a la 82.ª Aerotransportada, se encargó a la 52.ª Ala. La oleada inicial sería de 821 aviones C-47 y C-54 con paracaidistas. Cada avión lanzaba un *stick*, por lo general de entre 18 a 20 hombres según el modelo, que eran sólo nueve o diez si se trataba de unidades de artillería, que llevaban más equipo.

Para poder llevar a cabo un lanzamiento nocturno, los pilotos de los transportes dependían de ayudas visuales y de radar para localizar la zona de salto. Los *pathfinders* saltaron antes que la oleada principal para colocar dos tipos de marcadores: un grupo de siete lámparas de colores Aldis en forma de «T» y una baliza de radar AN/PPN-1 Eureka. Ésta era muy útil para aproximarse a la zona de salto, pero perdía eficacia a una distancia de menos de 3 000 metros, por lo que se necesitaban las Aldis para el tramo final. Los guías salieron en diecinueve aviones antes de medianoche y hacia las 00:15 horas del 6 de junio comenzaron a saltar sobre Francia. Las oleadas siguientes de bimotores C-47 llevaban localizadores Rebecca para captar la señal emitida por las balizas Eureka, y algunos estaban dotados incluso de radioayudas Gee.

Al acercase a las zonas de salto, los aviones de los guías encontraron un inesperado banco de nubes que creó problemas de navegación. En el sector de la 101.ª Aerotransportada, sólo los equipos asignados a la Zona de Salto C se lanzaron cerca del lugar previsto. Igualmente, en el sector de la 82.ª, sólo un equipo de *pathfinders* saltó con precisión sobre la Zona O. En el caso de las otras cuatro zonas de salto, los guías fueron a parar tan lejos de su objetivo que, ya en tierra, no tuvieron tiempo de llegar a él. En consecuencia, algunos de los equipos colocaron sus balizas en áreas alejadas de las zonas de salto previstas, mientras que otros sólo pudieron poner las Eureka, pues la presencia de alemanes en los alrededores les impidió encender las lámparas Aldis.

La oleada principal de transportes C-47 empezó a despegar de Inglaterra alrededor de la medianoche. Los dos trenes de aviones pasaron el canal de la Mancha y siguieron una ruta alrededor de la península de Cotentin, cruzaron entre las Islas del Canal y entraron en espacio aéreo enemigo sobre la

costa oeste de Cotentin, con rumbo noroeste hacia las zonas de salto y salieron por la vertical de la playa Utah. En paralelo, una formación de bombarderos Stirling de la RAF llevó a cabo una misión de diversión, lanzando señuelos de radar para pasar por una gran formación de transportes y soltando muñecos vestidos de paracaidistas y con petardos en un área muy alejada de las zonas de salto reales. Las condiciones eran de luna llena y cielo aclarando. El vuelo fue plácido hasta la costa, y los aviones volaron en una formación de «uve de uves». Los problemas empezaron al alcanzar la costa. Los aviones encontraron las mismas nubes densas que habían frustrado a los *pathfinders*, que, debido al silencio radio, no habían informado de este contratiempo. Las nubes se convirtieron de inmediato en un peligro debido a que los aviones volaban muy juntos, tanto que empezaron a maniobrar para evitar colisionar. Algunos pilotos subieron hasta los 600 metros para salvar el techo de nubes y otros bajaron hasta los 150 metros para pasar por debajo de ellas, en tanto que algunos permanecieron a la altitud preescrita de 210 m. Esta incidencia desbarató por completo la formación y acabó con cualquier esperanza de conseguir un lanzamiento concentrado.

El fuego antiaéreo empezó durante la aproximación final a las zonas de salto, cerca de la costa. Aunque tenían que haber mantenido un rumbo estable, algunos pilotos empezaron a maniobrar sus aviones para evitar las columnas ascendentes de proyectiles de 20 mm. Era un principio poco halagüeño para una misión ya de por sí arriesgada.

TABLA 1: OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS DEL DÍA D A CARGO DEL IX MANDO DE TRANSPORTE DE TROPAS

Misión	*Albany*	*Boston*	*Total*
Salidas de aviones	433	378	811
Salidas abortadas	2	1	3
Aviones perdidos o desaparecidos	13	8	21
Aviones dañados	81	115	196
Tripulantes muertos o desaparecidos	48	17	65
Tripulantes heridos	4	11	15
Tropas transportadas	6.928	6.420	13.348
Tropas lanzadas	6.750	6.350	13.100
Obuses transportados	12	2	14
Carga transportada (en toneladas)	211	178	389

LA MISIÓN ALBANY

La 101.ª Aerotransportada fue la primera en saltar, hacia la 01.30 horas del 6 de junio. Su objetivo primario era controlar el área por detrás de la playa Utah entre St Martin de Varreville y Pouppeville para facilitar la salida de la 4.ª de Infantería durante la mañana. Su cometido secundario era proteger el flanco sur del VII Cuerpo destruyendo dos puentes en la carretera de Carentan y un puente ferroviario al oeste de ésta, hacerse con la esclusa de Barquette y establecer una cabeza de puente en el río Douve al noroeste de Carentan.

El 502.° Regimiento de Infantería Paracaidista (PIR en inglés) y el 506.° PIR (menos un batallón) tenían asignado el objetivo principal. La primera oleada del 502.° PIR consistía en el 2/502.° y la plana mayor del regimiento (HQ/502.°). Los aviones que los transportaban fueron dispersados por las nubes y la antiaérea, por lo que saltaron lejos de la Zona de Salto A. La mayoría del 2/502.° se lanzó de manera compacta, pero imprecisa, en el

extremo de la Zona de Salto C, a unos 5 km del punto previsto. El batallón fue a parar a un área densamente parcelada con seto vivo, el *bocage* normando, y tuvo muchos problemas para agruparse y orientarse. Estas unidades pasaron gran parte del Día D reagrupándose y no participaron en los combates iniciales.

El 3/502.° PIR llegó de forma muy dispersa al este de Ste-Mère-Église. El jefe del batallón, el teniente coronel Robert Cole, reunió un grupo de 75 hombres y marchó hacia la batería de costa de St-Martin-de-Varreville. Allí descubrió que los cañones habían sido desmontados y la posición abandonada a raíz de los bombardeos previos a la invasión, así que fue a su siguiente objetivo, el lado occidental de la carretera elevada de Audouville La Hubert (Salida 3), adonde llegó a las 07 30 horas. Las tropas alemanas del I/GR.919 que abandonaban el reducto WN-8 empezaron a retirarse por esa carretera hacia las 09:30 horas y fueron emboscadas por los paracaidistas, que les causaron entre 50 y 75 bajas. El batallón intentó también limpiar la Salida 4 y, aunque la encontró desprotegida, su situación cerca de unas baterías alemanas la hacía inutilizable para evacuar la playa. El 3/502.° PIR estableció contacto con la 4.ª de Infantería a eso de las 13:00 horas y dedicó el resto del día a reunir sus dispersos y perdidos hombres.

Paracaidistas sentados en las bancas de lona de un C-47 durante el vuelo a Normandía; el primer hombre de la izquierda es un capitán. Pertenecen probablemente a la 82.ª Aerotransportada, que no era tan dada al mimetizado facial como la 101.ª División. (MHI)

El 1/502.° PIR del teniente coronel Patrick Cassidy saltó cerca de St-Germain-de-Varreville; 20 de los 36 aviones lanzaron sus *stacks* a unos 1.500 metros de la baliza. Un grupo mandado por Cassidy marchó hacia los edificios de piedra próximos a Mésières, guarnición de la batería de costa de St-Martin-de-Varreville. Este grupo ocupó el cruce de carreteras de Mésieres y se aseguró de que estuvieran despejadas las dos salidas septentrionales asignadas a su batallón. Al encontrarse con otro grupo de unos 45 hombres, Cassidy ordenó que se crease un perímetro defensivo cerca de Foucarville. Cassidy mantuvo el equivalente a una compañía cerca del cruce para impedir cualquier intervención contra la playa desde el oeste y envió una escuadra al lado oriental de Mésières para limpiarlo de tropas alemanas. Un grupo mandado por el sargento Harrison Summers mató o capturó a unos 150 alemanes en una serie de encuentros aislados. Mientras tanto llegó el jefe del regimento, el teniente coronel John Michaels, con 200 hombres. Esto liberó a los hombres de Cassidy en el cruce, que fueron enviados a unirse a los otros paracaidistas en Foucarville. La fuerza de Cassidy avanzó hacia el oeste, pues una de sus misiones

Aviones C-47 sobrevuelan la Task Force U de regreso de Normandía. Son quizá de los que, al alba del Día D, remolcaron los primeros contingentes de planeadores. (NARA)

secundarias era la de enlazar con la 82.ª Aerotransportada, que tenía que aterrizar cerca de Ste-Mère-Église. Con ello, una de sus compañías se vio envuelta en una serie de choques con infantería alemana en torno al pueblo de Fournel que duraron gran parte del Día D. El 1/502.° PIR sostuvo el perímetro septentrional durante toda la jornada sin más novedades que las mencionadas de Fournel.

DESEMBARCOS VERTICALES DE EE UU, 6 DE JUNIO DE 1944

James Flanagan, de la C/502.° PIR, muestra una bandera alemana capturada durante el Día D. Esta foto se tomó en el «reducto Stopka», la granja Marmion, al sur de Ravenoville, donde el «comandante loco» John Stopka intentaba reunir tropas de los PIR 502 y 506 que habían aterrizado en los alrededores.

De todas las unidades de este sector, la más dispersa fue el 377.° de Artillería de Campaña Paracaidista, dotado de doce obuses Pack de 75 mm; algunos de sus elementos fueron a parar incluso a las marismas de St-Marcouf, o tan al norte como Valognes. Esto redujo el apoyo de artillería en este sector a un único obús.

El sector meridional era responsabilidad de los dos batallones del 506.° PIR, asignado a la Zona de Salto C Las nubes dispersaron a los C-47, algunos de los cuales sobrevolaron una concentración de antiaérea alemana próxima a Etienville: seis aviones fueron derribados y treinta dañados. Pese a esto, algunos de los lanzamientos resultaron concentrados, pues una serie de 14 aviones lanzó casi en medio de la Zona de Salto C y otros trece lo hicieron apenas dos mil quinientos metros al sur Pero el resto quedaron lejos de los puntos previstos debido a una confusión con las balizas. Unos 140 hombres de la plana mayor y del 1/506.° PIR se reagruparon durante las primeras horas, incluido el jefe del regimiento el coronel Sink.

El 2/506.° PIR cayó al norte de la misma zona de salto que el 501.° PIR, pero para las 03:30 horas el teniente coronel Robert Strayer ya había conseguido reunir un grupo de unos 200 hombres Éste empezó a moverse al sur para tomar las áreas de detrás de las carreteras de Houdienville (Salida 2) y Pouppeville (Salida 1). Sink no sabía dónde habían caído los hombres de Strayer, por lo que ordenó a los paracaidistas disponibles del 1/506.° del teniente coronel William Turner que tomasen el control de la carretera de Pouppeville. Dichos hombres de Stayer se retrasaron por culpa del persistente fuego de armas ligeras alemán y no llegaron a la carretera de Houdienville (Salida 2) hasta primera hora de la tarde, cuando ya había sido rebasada por tropas de la 4.ª División de Infantería que salían de la playa. La columna de Turner también tuvo problemas y tardó varias horas en alcanzar la carretera de Pouppeville.

Paracaidistas de la 101.ª Aerotransportada junto a un tractor blindado Renault UE que han puesto en servicio para llevar suministros de la zona de salto al «reducto Stopka», en Ravenoville. Los soldados de la izquierda, con el círculo blanco en el casco, son de la artillería divisional, mientras que el hombre del centro, con una pica blanca, es del 506.º PIR. (NARA)

Los siguientes en saltar fueron el 3/501.º PIR y el cuartel general divisional, que tenían que controlar la zona de aterrizaje de planeadores de Hiesville, donde se fue congregando una fuerza de unos 300 paracaidistas al mando del teniente coronel Julian Ewell. Como no sabía qué pasaba con las columnas de Strayer y Turner, el general Taylor decidió asegurarse de que la carretera sur de Pouppeville estuviese en manos norteamericanas, así que envió hacia allí a Ewell con 40 hombres. Ésta fue una de las tres columnas que coincidirían en la carretera hacia las 08:00 horas. El extremo occidental de la misma estaba cubierto por la 2/GR.919 en el reducto WN-6 y en el WN-2a de la propia playa. Estas defensas estaban mal organizadas, pero los paracaidistas, en inferioridad y luchando casa por casa, tardaron casi cuatro horas en imponerse a los alemanes. Éstos se rindieron a mediodía tras haber tenido 25 bajas; se entregaron 38 hombres, y los restantes intentaron escapar hacia el reducto WN-2a de la playa, pero fueron capturados por la infantería de la 4.ª División, que ya salía de la playa. Casi la mitad de los hombres de Ewell causaron baja, pero lograron contactar con el 2/8.º de Infantería en la Salida 1.

También se combatió cerca del puesto de mando divisional en la Zona de Salto C, pues allí, en Ste-Marie-du-Mont, estaba el 191.º Regimiento de Artillería alemán. Los paracaidistas eliminaron gradualmente las baterías y acabaron de asegurar la población a media tarde, reforzados por elementos del 8.º de Infantería procedentes de la playa.

Los últimos que saltaron fueron el 1/501.º PIR, parte del 2/501.º PIR, el 3/506.º PIR y el personal sanitario y de ingenieros. Su destino era la Zona de Salto D, la más meridional de todas. La aproximación fue problemática, con mucha antiaérea ligera, proyectores y bengalas de magnesio; seis C-47 fueron derribados y 26 resultaron con daños. Fue uno de los lanzamientos más cercanos a su objetivo, pero los alemanes habían asumido también que esa área era susceptible de ser asaltada por aire. Además, como era el último grupo de la división, las fuerzas alemanas estaban alertadas y tenían fuerzas en la zona de salto. El jefe del 1/501.º PIR resultó muerto y su segundo al

Una patrulla de la 101.ª Aerotransportada acarrea suministros desde la zona de salto. El hombre de la derecha lleva un cinturón alemán con dos granadas de mano, y uno de sus compañeros sostiene en la mano una gorra de oficial alemán. (NARA)

mando fue hecho prisionero. El jefe del regimiento, el coronel Johnson, aterrizó cerca del centro de la zona, reunió a unos 150 paracaidistas y salió en seguida hacia su objetivo primario, la esclusa de La Barquette, que controlaba la inundación de las márgenes del río Douve. El grupo se deshizo rápidamente de los centinelas alemanes y ocupó la esclusa, pero empezó a ser batido por la artillería enemiga. Con la esclusa bajo control, hacia las 09.00 horas, Johnson y 50 paracaidistas regresaron a la zona de salto en busca de refuerzos. La mitad del 2/501.° PIR estaba enzarzado en un tiroteo en torno al pueblo de Les Droueries, incapaz de romper el contacto y marchar al sur, hacia su objetivo. Donde tendría que haber habido sólo una sección enemiga, había todo un batallón, el III/GR.1058, y los paracaidistas pasaron buena parte del día combatiendo en torno a St-Côme-du-Mont. Johnson recogió unos cuantos hombres más y salió a demoler los puentes del río Douve más abajo de donde éste se une al Merderet

La tercera unidad que saltó sobre la Zona D, el 3/506.° PIR, fue la que lo pasó peor de todas. Los alemanes la esperaban y habían incendiado un edificio de madera, iluminando el descenso de los paracaidistas. El jefe del batallón y su segundo estuvieron entre los primeros muertos de la unidad. El capitán Charles Shettle, el oficial de operaciones del batallón, aterrizó lejos de la zona y marchó hacia los puentes de Le Port con quince hombres. Este grupo fue creciendo a medida que se le unían paracaidistas dispersos y llegó a los dos puentes hacia las 04.30 horas. Fue rechazado por contraataques alemanes y empezó a quedarse sin munición. Sin embargo, logró hacerse fuerte cerca de los puentes y mantener al enemigo a raya. Al día siguiente, Shettle pidió un ataque de cazabombarderos P-47 contra las posiciones alemanas, pero los pilotos se confundieron y bombardearon los puentes.

Dos paracaidistas del 505.° PIR de la 82.ª Aerotransportada observan a un conejo cuyo futuro no está demasiado claro: mascota o desayuno. Esta foto fue tomada el Día D cerca de Ste-Mère-Église y proporciona ciertos detalles sobre el equipo de los paracaidistas, como los guantes de salto y los pañuelos de cuello, hechos de tela mimética. (NARA)

Una patrulla de paracaidistas del 508.° PIR de la 82.ª Aerotransportada avanza por el patio de la iglesia de St-Marcouf. (NARA)

LA MISIÓN BOSTON

La 82.ª División Aerotransportada tuvo que revisar sus planes el 28 de mayo al saber que la 91.ª División Luftlande se había trasladado a la zona de salto prevista. La nueva misión era colocar dos regimientos en la ribera occidental del río Merderet y uno en la oriental, cerca de Ste-Mère-Église, para controlar los puentes sobre el mismo. La 82.ª Aerotransportada empezó a saltar a las 02:30 horas, una hora después que la 101.ª, y padeció una dispersión todavía mayor que ésta, a tal punto que sólo uno de sus regimientos fue capaz de cumplir con lo que tenía asignado para el Día D.

El 505.° PIR saltó en la Zona O, al noroeste de Ste-Mère-Église. Los pilotos que lo transportaban se apercibieron a tiempo del banco de nubes y consiguieron sobrevolarlo de una forma coordinada. El único problema de visibilidad estuvo en la propia zona de salto y obligó a algunos pilotos a realizar los lanzamientos a una altura mayor de la prevista, a unos 330 metros. Los *pathfinders* habían balizado tan bien la zona que muchos pilotos orbitaron la misma hasta localizar el punto exacto. Fue la serie de lanzamientos más precisa de toda la noche. El 3/505.° PIR del teniente coronel Edward Krause tenía que tomar Ste-Mère-Église, para lo que logró reunir a unos 180 paracaidistas. En este pueblo estaba la unidad logística del Regimiento Antiaéreo Hermann, pero la mayoría de sus 200 hombres habían partido antes de que llegasen los paracaidistas. Krause ordenó entrar en la población, con órdenes explícitas de utilizar sólo cuchillos, bayonetas y granadas para distinguirse más fácilmente del enemigo. El grupo de Krause se salió rápidamente con la suya, matando a diez alemanes y capturando a otros 30.

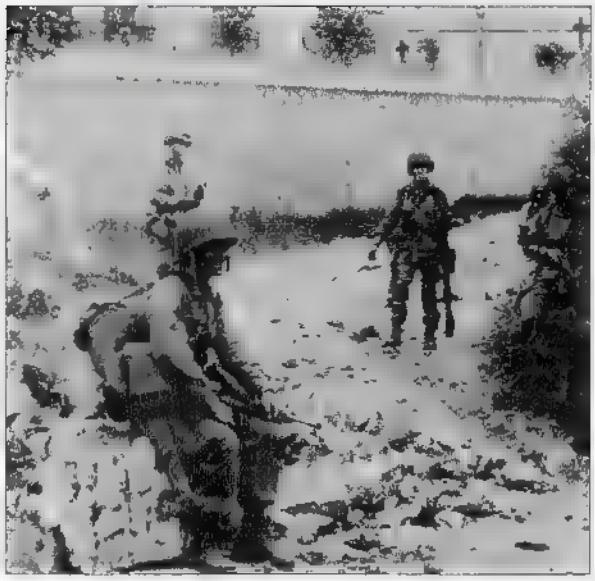
El 2/505.° PIR del teniente coronel Benjamin Vandervoort reunió la mitad de sus efectivos y, como estaba previsto, estableció una línea defensiva al norte de la zona de salto. Sin embargo, a las 09:30 horas, el GR.1058 alemán atacó Ste-Mère-Église desde el sur, y el jefe del 505.° PIR, coronel William Ekman, pidió a Vandervoort que retrocediera al sur para ayudar en la defensa. Lo hizo, pero dejó una sección en Neuville desempeñando la misión original del batallón. Esta decisión iba a ser crucial, poco después de haber establecido un perímetro defensivo al norte del pueblo, la sección del

teniente Turner Turnbull fue atacada por una compañía de infantería alemana, a la que logró contener durante ocho horas. Sólo sobrevivieron 16 de sus 44 paracaidistas, pero Turnbull logró proteger al batallón mientras éste hacía frente a una amenaza mayor en el sur.

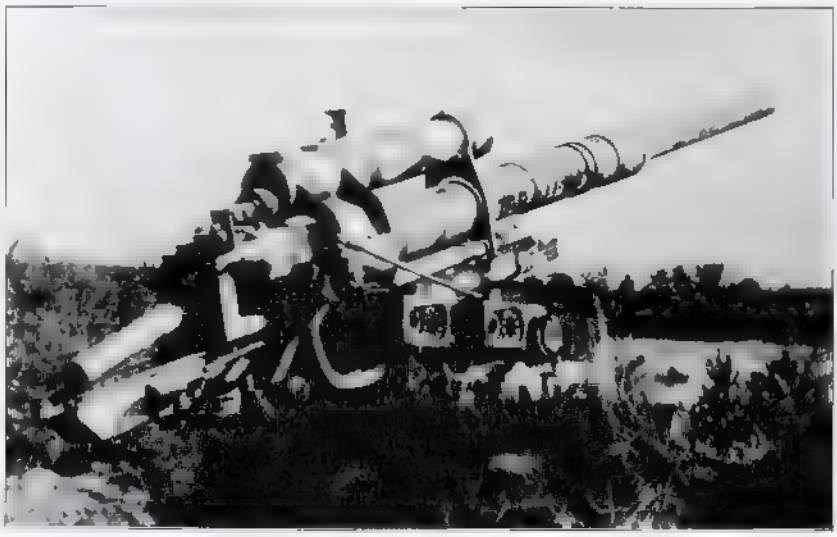
El 2/505.° PIR llegó a Ste-Mère-Église hacia las 10:00 horas y se integró en el perímetro defensivo. El primer ataque alemán consistió en dos compañías del Batallón 795 georgiano y elementos de la 91.ª Luftlande con unos cuantos StuG III. Fue rechazado por el 3/505.° PIR. El coronel Krause ordenó contraatacar y unos 80 hombres de la Compañía I avanzaron al sur por la carretera y atacaron con granadas de mano uno de los convoyes alemanes en retirada. Éste fue el primer y único ataque alemán de ese día contra el pueblo.

El 1/505.° PIR aterrizó con la plana mayor y el mando, incluido el propio general Ridgway. Hacia las 04:00 horas, la Compañía A del teniente John Wisner, unos 155 hombres, salió para el puente de La Fière. Este grupo fue aumentando a medida que se acercaba a su objetivo, incorporando personal de los PIR 507 y 508. El avance estuvo ralentizado por encuentros frecuentes con fuerzas alemanas. Unos nidos de ametralladoras frustraron el primer intento de asaltar el puente, sucediéndose otras intentonas a lo largo del día.

Los otros dos regimientos de la 82.ª Aerotransportada aterrizaron en las Zonas T y N, al oeste del Merderet, de manera fatalmente dispersa. Los *pathfinders* habían sido incapaces de marcar las zonas de salto, en algún caso por la proximidad de tropas alemanas. Las formaciones de aviones de transporte fueron trastocadas por el banco de nubes costero y, ya en la zona de salto, los pilotos buscaron en vano las marcas; en algunos casos tomaron las balizas equivocadas. Gran parte del 507.° PIR fue lanzado en las marismas del este de la Zona T, y el 508.° PIR fue a parar al sur de la Zona N. Estos humedales eran profundos y muchos paracaidistas se ahogaron en ellos al



Paracaidistas del 508.° PIR junto a la iglesia de St-Marcouf. El sargento que hay en primer plano lleva la versión de culatín plegable de la carabina M-1, diseñada expresamente para las fuerzas aerotransportadas. (NARA)



Este antiaéreo Flak 36 de 88 mm era uno de los cuatro de una batería capturada por la 82.ª Aerotransportada en Normandía. Parece que ha sido clavado y se le ha quitado el cierre. (MHI)

ser incapaces de desprenderse a tiempo de su pesado equipo. Además, una gran parte del material importante y los suministros cayó al agua, perdiéndose mucho tiempo en el intento de recuperarlos. Casi la mitad del 508.° PIR aterrizó a más de 3 km de la zona de salto, pero el resto lo hizo al otro lado del Merderet o en lugares todavía más lejanos. El 507.° PIR cayó un poco más agrupado que el 508.°, pero muchos aviones pasaron de largo la zona de salto, lanzando sus paracaidistas en los humedales del Merderet. El accidente más relevante en el área del 507.° PIR era el talud del ferrocarril de Carentan, y junto a él fueron concentrándose muchos paracaidistas.

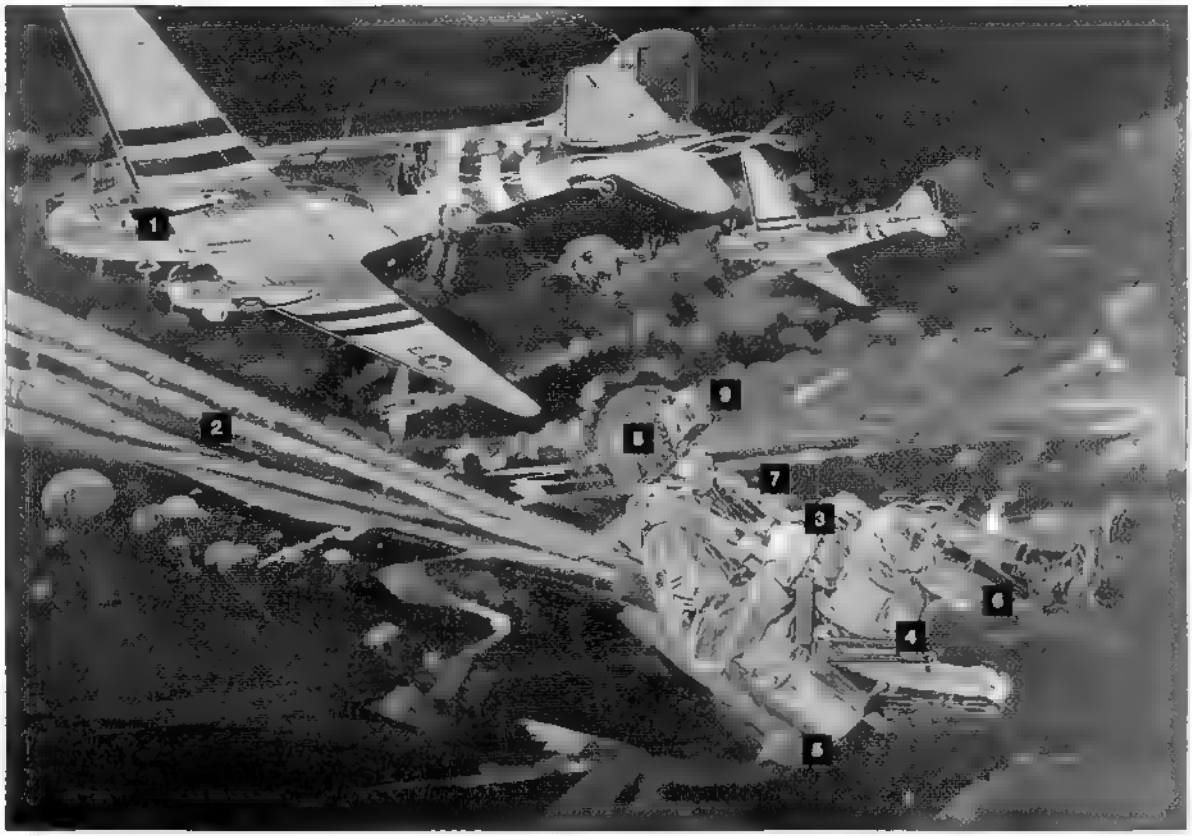
El puente de La Fière

Una de las misiones del 507.° PIR era asegurar el acceso occidental al puente de La Fière, que conectaba las zonas de salto al oeste del Merderet con Ste-Mère-Église y los paracaidistas de la otra orilla. Dicho puente era una pequeña estructura de piedra, pero los campos del lado occidental habían sido inundados por los alemanes para que no pudieran ser usados como zona de aterrizaje. La única conexión entre el puente y la aldea de Cauquigny, al otro lado del área inundada, era por una larga carretera elevada y flanqueada de árboles.

Después del primer intento de asaltar el puente por la A/505.° PIR del teniente Wisner, el acceso oriental al mismo se convirtió en el punto de encuentro de paracaidistas que intentaban pasar a la orilla oeste del Merderet tras haber ido a caer por error en la este. A media mañana habían acudido ya unos 600 paracaidistas, y una fuerza al mando del capitán F. «Ben» Schwartzwalder, del 2/507.° PIR, se enzarzó en una escaramuza casa por casa para limpiar la granja que había en el lado oriental del puente. Cuando, más tarde, llegó el general Gavin, dividió la concentración de paracaidistas, enviando 75 de ellos al sur en busca de otro punto de paso y saliendo él con otros tantos hacia el puente de Chef-du-Pont. Más adelante llegó el general Ridgway, que ordenó al coronel Lindquist, del 508.° PIR, organizar varios grupos cerca de La Fière y capturar el puente.

La fuerza que estaba en el lado este del puente no sabía que unos 50 paracaidistas del 2/507.° PIR habían intentado cruzarlo antes desde el otro

Este modesto puente de piedra que salvaba el Merderet por La Fière fue el escenario de algunos de los combates más enconados librados por la 82.ª Aerotransportada durante el Día D. La foto fue tomada por el general Gavin después de la lucha. (MHI)



MISIÓN BOSTON: SALTO DE LA 82.ª AEROTRANSPORTADA SOBRE LA ZONA T, 02:40 HORAS DEL DÍA D (páginas 38-39) Basado en Fulbock (Inglaterra), el 44.° Grupo de Transporte de Tropas fue agregado a la 52.ª Ala para el puente aéreo del Día D. Los cuatro escuadrones del grupo formaban la Serie 26 de la Misión Boston y llegaron sobre la Zona de Salto T entre las 02:39 y las 02:42 horas del Día D. Esta serie llevaba 45 *sticks* de paracaidistas: 36 de las compañías de fusileros del 1.er Batallón del 507.° Regimiento de Infantería Paracaidista (PIR en inglés) y nueve de la compañía de plana mayor y mando. El grupo perdió un avión en la aproximación a la zona de salto, y otros 31 fueron dañados por la antiaérea sobre la misma. Los de la ilustración son del 305.° Escuadrón de Transporte de Tropas y llevaban el código 4J pintado en el morro (1); los otros escuadrones del grupo eran el 303.° (J7), el 304.° (V4) y el 306.° (7H). El avión C-47 era un derivado militar del transporte civil Douglas DC-3, del que se diferenciaba sobre todo por tener un doble portón de carga en la parte trasera izquierda del fuselaje; además, en vez de los asientos de pasaje, el C-47 tenía bancas de lona plegables contra las paredes laterales. En misiones de salto como ésta, cada avión solía llevar un *stick* de 18 a 20 paracaidistas, aunque también podía llevar menos hombres y más carga.
El paracaidista en primer plano, un cabo especialista E-5 del 507.° PIR, acaba de saltar del avión. El flujo aerodinámico del avión tendía a voltear al paracaidista sobre su espalda. Cuando la línea estática abría el paracaídas de espalda T-5, empezaba a desplegarse la cúpula, que era de color verde oliva (2). La gran superficie de ésta al desplegarse volvía a voltear al paracaidista, y en unos segundos salían las líneas principales y el paracaídas se desplegaba por completo, dando una fuerte tirón al paracaidista. Era esencial que el paracaídas se abriera rápidamente, pues los lanzamientos se hicieron desde sólo 210 metros de altitud. Los paracaidistas estadounidenses llevaban también un paracaídas de reserva en el pecho (3). Este hombre va armado con un subfusil Thompson del calibre 0,45 (4), que lleva pasado por debajo del atalaje del paracaídas para mantenerlo sujeto. Los paracaidistas iban cargados de equipo. Debajo del atalaje se ve el chaleco salvavidas «Mae West», de color amarillo, y en la cadera derecha, una bolsa de munición (5), así como la máscara antigás en un estuche estanco en la cadera izquierda (no visible). Lleva un cuchillo de combate (6) sujeto a la pantorrilla derecha y, aunque no se ve en este encuadre, una pistola semiautomática del 0,45 y un cuchillo multiuso. En el pecho tiene una linterna TL-122C (7). Los paracaidistas del Día D llevaban el uniforme de salto M-1942, con grandes bolsillos laterales en los pantalones, y el casco de acero M-1C (8), parecido al ordinario del Ejército pero con una guarnición interior y un barbuquejo diferentes que absorbían mejor el tirón de la apertura del paracaídas. El paquete de primeros auxilios (9), fijado en el frontal del casco para ser fácilmente accesible, contenía vendas, un torniquete y morfina. Muchos paracaidistas llevaban guantes de salto. (Howard Gerrard)

lado. Tras haber sido rechazados por el fuego de ametralladora, establecieron una posición defensiva en la iglesia de Cauquigny, en el otro extremo de la carretera. El asalto desde el lado este empezó a mediodía y los 80 paracaidistas de Schwartzwalder avanzaron por la carretera y enlazaron con la sección del otro lado. Pero no les siguió nadie, y Schwartzwalder decidió que tenía que ir al contacto del resto de su batallón, al mando del teniente coronel Charles Timmes y que se encontraba en un manzanal de Amfreville, al noroeste de Cauquigny. Schwartzwalder dejó una docena de paracaidistas, creyendo que bastaría para defender el puente hasta que pasasen las fuerzas del lado este. Sin embargo, se les adelantó el GR.1057 de la 91.ª División Luftlande, que atacó con el apoyo de unos cuantos carros ligeros Hotchkiss H-39 del Panzer Abteilung 100 y recuperó pronto el control del lado oeste de la carretera en Cauquigny. Como consecuencia, la cabeza de puente sobre el Merderet iba a permanecer en manos alemanas durante dos días y ser escenario de fuertes combates.

La partida mandada por el general Gavin no consiguió tomar el puente de Chef-du-Pont. Éste estaba defendido con obcecación por un pequeño grupo de alemanes atrincherado a lo largo de la carretera. La fuerza de Gavin retrocedió a La Fière para ayudar en el esfuerzo principal, dejando tras de sí una sección incompleta mandada por el capitán Roy Creek para vigilar el puente. Este retén estuvo a punto de ser aniquilado por un posterior contraataque alemán, pero se salvó por los pelos gracias a la llegada inesperada de un planeador que llevaba un contracarro de 57 mm, seguido de refuerzos procedentes de La Fière. Con todo este apoyo, la fuerza de Creek despejó el puente y pasó al lado oeste del río.

Otra de las pocas acciones coherentes de la mañana en la orilla occidental del Merderet fue la protagonizada por una fuerza reunida por el teniente coronel Thomas Shanley del 2/508.º PIR cerca de Picauville. Su misión era destruir el puente sobre el Douve en Pont l'Abbé, pero topó de inmediato con un batallón de infantería del regimiento alemán GR.1057 encargado de sellar la orilla occidental del Merderet. Shanley retiró su fuerza al área de reunión de su batallón en la Cota 30 y pasó el resto del día combatiendo, protegiendo así las operaciones de las fuerzas próximas a La Fière.

En la tarde del Día D había tres grupos separados de paracaidistas en los alrededores del puente de La Fière: unos 300 paracaidistas con Shanley, 120 con Timmes y Schwartzwalder, y 400 con el coronel George Millett, del 507.º

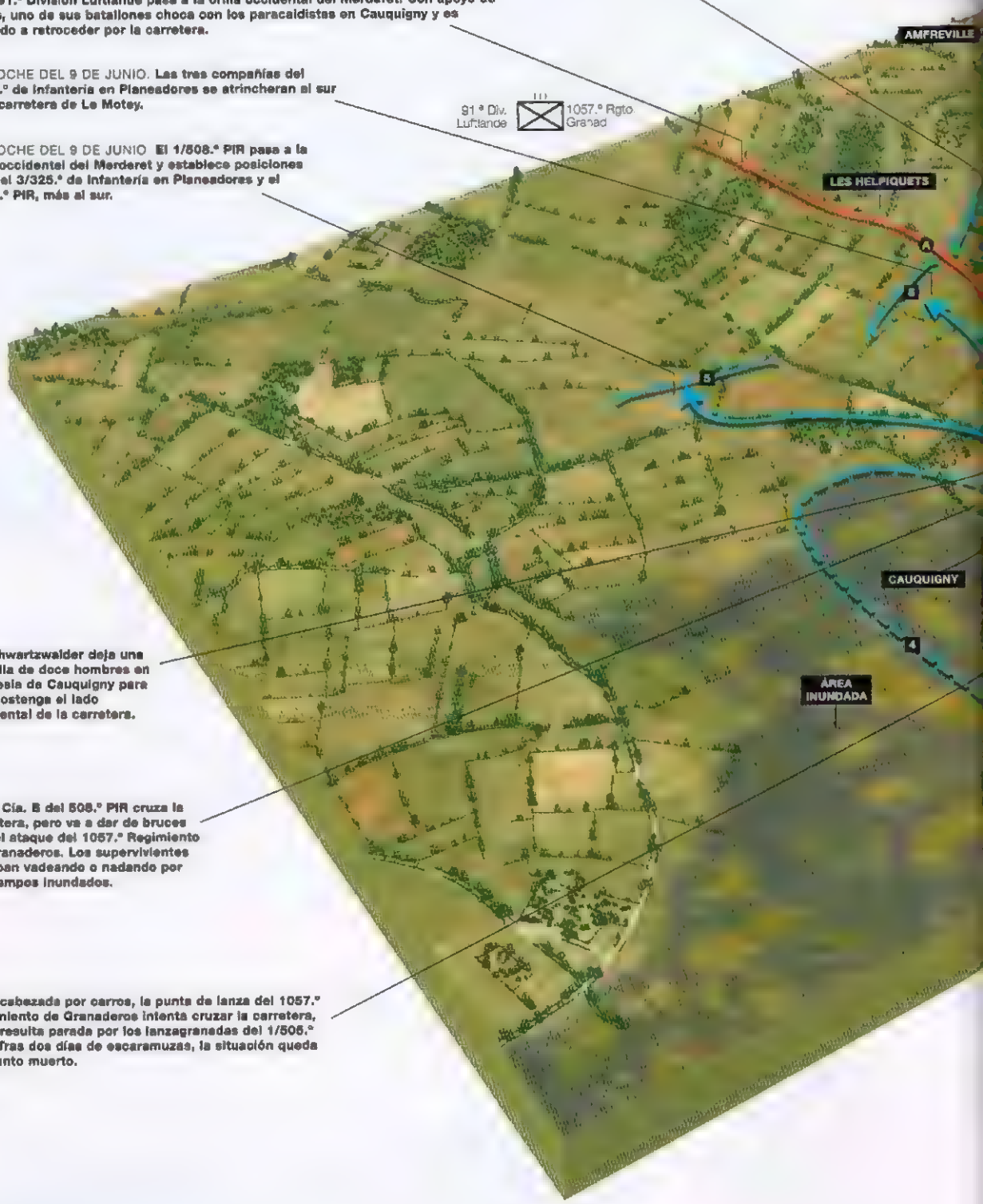
Un tren de planeadores sobrevuela la costa francesa en la tarde del Día D, en el marco de las misiones de reabastecimiento de las fuerzas aerotransportadas. Abajo, en el centro, se aprecia un reducto defensivo alemán. (NARA)

12. NOCHE DEL 9 DE JUNIO. **El 1/325.° de Infantería en Planeadores toma posiciones en el lado norte de la carretera, mientras que el 2/507.° de Timmes sostiene el flanco derecho.**

6. PRIMERA HORA DE LA TARDE DEL DÍA D. **El 1057.° Regimiento de Granaderos de la 91.° División Luftlande pasa a la orilla occidental del Merderet. Con apoyo de carros, uno de sus batallones choca con los paracaidistas en Cauquigny y es obligado a retroceder por la carretera.**

11. NOCHE DEL 9 DE JUNIO. **Las tres compañías del 3/325.° de Infantería en Planeadores se atrincheran al sur de la carretera de Le Motey.**

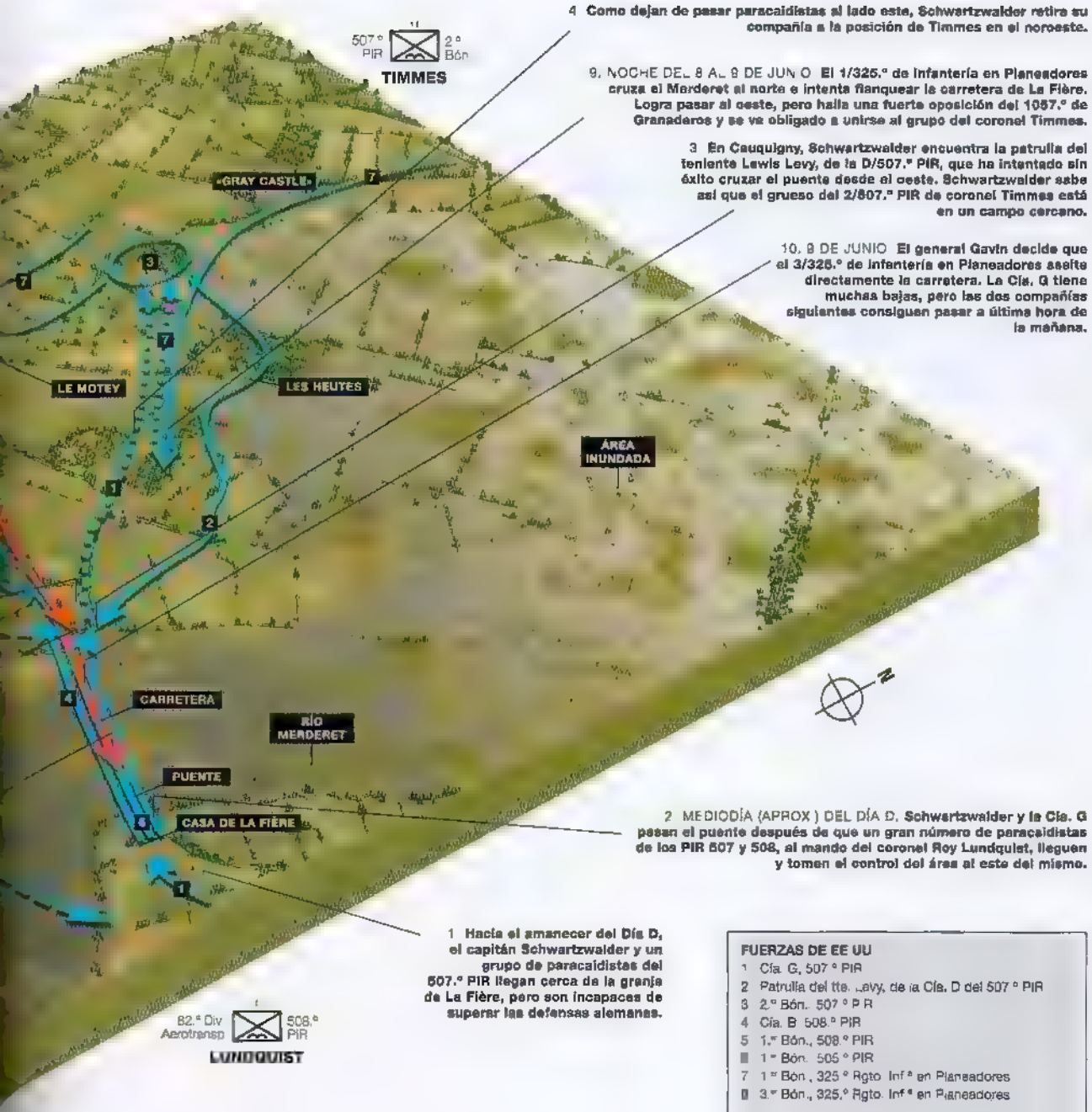
13. NOCHE DEL 9 DE JUNIO **El 1/508.° PIR pasa a la orilla occidental del Merderet y establece posiciones entre el 3/325.° de Infantería en Planeadores y el 2/508.° PIR, más al sur.**



5 **Schwartzwalder deja una patrulla de doce hombres en la iglesia de Cauquigny para que sostenga el lado occidental de la carretera.**

7 **La Cía. B del 508.° PIR cruza la carretera, pero va a dar de bruces con el ataque del 1057.° Regimiento de Granaderos. Los supervivientes escapan vadeando o nadando por los campos inundados.**

8 **Encabezada por carros, la punta de lanza del 1057.° Regimiento de Granaderos intenta cruzar la carretera, pero resulta parada por los lanzagranadas del 1/508.° PIR. Tras dos días de escaramuzas, la situación queda en punto muerto.**



4 Como dejan de pasar paracaidistas al lado este, Schwartzwalder retira su compañía a la posición de Timmes en el noroeste.

9. NOCHE DEL 8 AL 9 DE JUNIO El 1/325.º de Infantería en Planeadores cruza el Merderet al norte e intenta flanquear la carretera de La Fière. Logra pasar al oeste, pero halla una fuerte oposición del 1057.º de Granaderos y se ve obligado a unirse al grupo del coronel Timmes.

3 En Cauquigny, Schwartzwalder encuentra la patrulla del teniente Lewis Levy, de la D/507.º PIR, que ha intentado sin éxito cruzar el puente desde el oeste. Schwartzwalder sabe así que el grueso del 2/507.º PIR de coronel Timmes está en un campo cercano.

10. 9 DE JUNIO El general Gavin decide que el 3/325.º de Infantería en Planeadores asalte directamente la carretera. La Cía. G tiene muchas bajas, pero las dos compañías siguientes consiguen pasar a última hora de la mañana.

2 MEDIODÍA (APROX.) DEL DÍA D. Schwartzwalder y la Cía. G pasan el puente después de que un gran número de paracaidistas de los PIR 507 y 508, al mando del coronel Roy Lundquist, lleguen y tomen el control del área al este del mismo.

1 Hacia el amanecer del Día D, el capitán Schwartzwalder y un grupo de paracaidistas del 507.º PIR llegan cerca de la granja de La Fière, pero son incapaces de superar las defensas alemanas.

FUERZAS DE EE UU

1 Cía. G, 507.º PIR
2 Patrulla del tte. Levy, de la Cía. D del 507.º PIR
3 2.º Bón., 507.º P.I.R.
4 Cía. B, 508.º PIR
5 1.º Bón., 508.º PIR
6 1.º Bón., 505.º PIR
7 1.º Bón., 325.º Rgto. Inf.ª en Planeadores
8 3.º Bón., 325.º Rgto. Inf.ª en Planeadores

FUERZAS ALEMANAS

A 1057.º Regimiento de Granaderos de la 91.ª División Luftlande

BATALLA POR EL PUENTE DE LA FIÈRE SOBRE EL RÍO MERDERET

6-9 de junio de 1944. Visto desde el sureste, muestra los cuatro días de lucha por el puentecito de La Fière. Éste y su carretera local sobre el río Merderet tuvieron una gran importancia durante los primeros días de combate más allá de la playa Utah, pues eran el enlace principal entre los dispersos elementos de la 82.ª División Aerotransportada.

PIR, en el lado este del puente. Los tres grupos andaban cortos de munición y aguantaban una fuerte presión del GR.1057. Como se contará más adelante, los combates por La Fière continuaron otros tres días.

Refuerzos en planeadores

Las siguientes misiones aerotransportadas de las primeras horas del Día D fueron los vuelos de los planeadores de refuerzo, la Misión Detroit para la 82.ª Aerotransportada y la Misión Chicago para la 101.ª. La Chicago salió de Inglaterra a las 01:20 horas con 52 planeadores Waco C-4A que llevaban 155 hombres, 16 contracarros de 57 mm y 25 jeeps. Uno de los planeadores, el que llevaba la radio de largo alcance SCR 499 de la división, se perdió al poco de despegar. Un segundo avión y su planeador fueron baja antes de llegar a la Zona de Aterrizaje E. El sobrecargado planeador que llevaba al segundo jefe de la 101.ª Aerotransportada, el general de brigada Donald Pratt, se estrelló al aterrizar, matando al general. Esos aterrizajes nocturnos, hacia las 03:45 horas, fueron tan dispersos como los de los paracaidistas, pues sólo seis planeadores llegaron al lugar previsto, quince de ellos a un kilómetro del mismo, diez mucho más al oeste y 18 mucho más al este. Sin embargo, las bajas fueron pocas: cinco muertos, 17 heridos graves y siete desaparecidos.

Los 46 planeadores Waco CG-45A de la Misión Detroit aterrizaron a las 04:10 horas cerca de la Zona de Salto O de la 82.ª División, llevando 220 hombres, 22 jeeps y 16 contracarros. Unos 20 planeadores aterrizaron en la zona o cerca, mientras que siete fueron liberados demasiado pronto (cinco desaparecieron) y siete más aterrizaron en la margen oeste del Merderet. Las tomas de tierra fueron bruscas: se perdieron once jeeps y la mayoría de los planeadores, pero las bajas humanas fueron de sólo tres muertos y 23 heridos graves.

TABLA 2: MISIONES CON PLANEADORES DURANTE EL DÍA D A CARGO DEL IX MANDO DE TRANSPORTE DE TROPAS

Mission	*Chicago*	*Detroit*	*Keokuk*	*Elmira*	*Galveston*	*Hackensack*	*Total*
Fecha de la misión	Día D, 04:00	Día D, 04:07	Día D, 21:00	Día D, 21:00	Día D+1, 07:00	Día D+1, 09:00	
Zona de aterrizaje	ZA E	ZA O	ZA E	ZA W	ZA W	ZA W	
Salidas de aviones de remolque	52	52	32	177	102	101	516
Salidas abortadas	1	0	0	2	2	0	5
Aviones perdidos o desaparecidos	1	1	0	5	0	0	7
Aviones dañados	7	38	1	92	26	1	165
Salidas de planeadores Horsa	0	0	32	140	20	30	222
Salidas de Horsa abortadas	0	0	0	2	2	0	4
Salidas de planeadores Waco	52	53	0	36	84	70	295
Salidas de Waco abortadas	1	1	0	0	2	0	4
Aviadores muertos o desaparecidos	4	4	0	1	0	0	9
Aviadores heridos	1	3	0	8	0	0	12
Pilotos de planeador participantes	104	106	64	352	208	200	1 034
Pilotos de planeador perdidos	14	13	0	26	0	3	56
Tropa transportada	155	220	157	1.190	968	1 331	4 021
Tropa depositada	153	209	157	1.160	927	1 331	3 937
Bajas en los Waco*	27	30	0	15	35	16	123
Bajas en los Horsa*	0	0	44	142	80	74	340
Cañones transportados	16	16	6	37	20	0	95
Vehículos transportados	25	27	40	123	41	34	290
Carga transportada (en toneladas)	14	10	19	131	26	38	238

* *Infantes muertos o heridos al aterrizar*

Obligados a posarse de madrugada en los pequeños y congestionados campos de labranza franceses, muchos planeadores, como este Waco CG-4A, tuvieron aterrizajes verdaderamente forzosos. Se había pensado en recuperar y utilizar de nuevo los planeadores después de Normandía, pero la mayoría quedaron tan dañados que no mereció la pena repararlos. (MHI)

LA REACCIÓN ALEMANA

Las fuerzas alemanas en la península de Cotentin no estaban en alerta en la noche del 5 al 6 de junio debido a las condiciones meteorológicas antes comentadas. La información alemana tuvo el primer indicio de actividad entre las 23:00 y 24:00 horas del 5 de junio, cuando unidades de transmisiones captaron un mensaje en código para la Resistencia francesa. Hacia las 23:30 horas, una unidad de alerta de aviones en Cherburgo avisó al mando local de que la actividad de buques y la concentración de aviones de transporte en aeródromos británicos sugería que había en marcha una invasión. Esto fue el principio de una serie de alertas. Las primeras noticias de saltos de paracaidistas empezaron a llegar a los cuarteles generales hacia la 01:30 horas de la zona del río Vire. Estas alarmas fueron en aumento a medida que pasaban las horas. Uno de los equipos de *pathfinders* cayó en lo alto del cuartel general regimental del GR.919, situado en una cantera de la carretera de Quineville a Montebourg. El teniente coronel Gunther Keil mandaba los batallones en la costa y encontró en uno de los paracaidistas un mapa que indicaba que el lanzamiento principal tendría lugar cerca de Ste-Mère-Église. Al principio, en los cuarteles generales se pensó que era una incursión, no un asalto de importancia. El Batallón 795 georgiano, situado cerca de Ste-Mère-Église, informó hacia las 03.00 horas de que estaba rodeado, pero Keil lo tomó con escepticismo, pues el enlace había llegado sin dificultad al puesto de mando y un oficial había llegado hasta allí en coche. Dio más credibilidad a un informe de una compañía de los ingenieros divisionales que decía que estaban aterrizando miles de paracaidistas.

En el cuartel general del LXXXIV Cuerpo, el general Marcks estaba preocupado porque los paracaidistas pudieran crear una brecha entre la 709.ª División, en la playa Utah, y la 352.ª División, en Omaha. La única reserva importante del cuerpo era el Kampfgruppe Meyer de la 352.ª de Infantería, cerca de St-Lô. A las 03:10 horas, Marcks ordenó a Meyer que avanzara hacia la unión de ambas divisiones entre las dos playas citadas. Esta decisión de enviar las reservas detrás de los paracaidistas resultó prematura y un grave error: más adelante, esta agrupación iba a ser necesaria en la dirección opuesta. En consecuencia, el Kampfgruppe Meyer pasó buena parte de la mañana marchando hacia el oeste, sólo para que al cabo de unas horas se le ordenara ir en dirección contraria, y todo ello bajo el acoso de la aviación aliada.

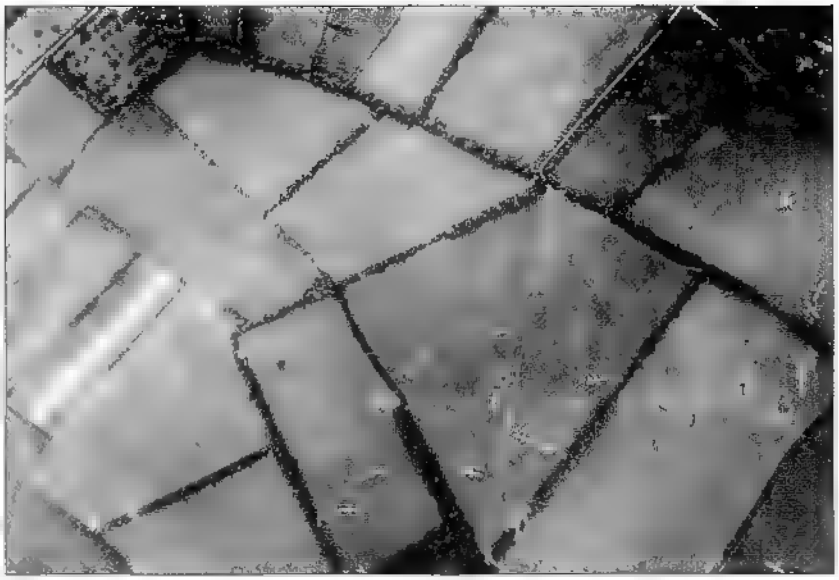
CONTRAATAQUE ALEMÁN EN EL RÍO MERDERET, 14:00 HORAS DEL DÍA D (pág.nas 46-47)
Hacia las 13:00 horas, el 1057.° Regimiento de Granaderos de la 91.ª División Luftlande empezó a contraatacar hacia la carretera de La Fière por Cauquigny. Una compañía de carros Hotchkiss H-39 del 100.° Batallón Panzer iba en vanguardia, pero dos de ellos quedaron fuera de combate durante el primer ataque, que fue rechazado. Los dos Hotchkiss supervivientes volvieron a intentarlo, acompañados por infantería. La Compañía A del 1/105.° PIR había establecido una posición defensiva en el lado este del puente de La Fière y a primera hora los paracaidistas habían colocado unas cuantas minas a la vista, en la carretera, para disuadir a los panzer. Los Hotchkiss avanzaron delante de la infantería y se acercaron a unos diez metros de las minas. Los paracaidistas tenían dos escuadras de lanzagranadas en posición de emboscada y alcanzaron al primer carro (1). **El segundo** (2) **no tenía espacio para maniobrar y empezó a recular. Luego se produjo un ataque de infantería del GR.1057, que fue detenido con fuego de armas portátiles y dos morteros de 60 mm. Los ataques siguieron durante todo el día y las posiciones de los paracaidistas fueron batidas por la artillería alemana. Durante una tregua para recuperar a los heridos, un paracaidista echó una ojeada a las posiciones alemanas en la carretera y estimó que habían tenido unas 200 bajas en sus bravos pero inútiles contraataques. Los paracaidistas también habían tenido fuertes pérdidas, y pocos de los hombres que aguantaron firme en el lado este del puente sobrevivieron al Día D. Hacia las 02:00 horas del 7 de junio regresó el segundo Hotchkiss e intentó empujar el carro destruido fuera de la carretera, pero fue atacado en la oscuridad por el sargento William Owens, con granadas Gammon, y el carro se retiró. Fue el último intento del 1057.° Regimiento de Granaderos de cruzar el Merderet, pero estableció posiciones de bloqueo en la carretera que impedían a los paracaidistas cruzar en sentido contrario. El Hotchkiss H-39, llamado PzKpfw 38H 735(f), en servicio en la Wehrmacht era un carro de caballería francés capturado durante la campaña de 1940. Fue muy usado por los alemanes en papeles secundarios, en especial en la lucha antiguerrillera, y combatió en Finlandia, Yugoslavia, la URSS y Francia. La Wehrmacht introdujo en él algunos cambios, sobre todo la eliminación de la parte superior de la cúpula de la torre y su sustitución por una escotilla de dos hojas** (3) **para el jefe de carro. Tras ser reconstruido en 1941, fue pintado en el color gris oscuro alemán, pero algunos ejemplares recibieron el más moderno color amarillo oscuro** (4). **Pese a su nombre, la 91.ª División Luftlande era una unidad regular del Ejército (Heer), y los uniformes de sus hombres eran los reglamentarios en el verano de 1944. El *Unteroffizier* (suboficial) montado en la parte trasera del carro** (5) **es el jefe del pelotón y va armado con el mosquetón Mauser Kar 98k, aunque normalmente llevaría un subfusil. Sus prismáticos y el estuche portaplanos le distinguen de sus hombres. El soldado que hay junto a él, en cambio, lleva un subfusil MP-40** (6). **Detrás del carro marcha otro soldado** (7) **armado con un lanzagranadas contracarro Panzerschreck** (8). **Normalmente le acompañaría un cargador con un par de cohetes. El resto del pelotón incluye una escuadra de ametralladora** (9), **formada por un tirador y un ayudante con su ametralladora ligera MG-42, y otros dos fusileros** (10). **(Howard Gerrard)**

El personal desembarca por el portón lateral abatible de un Horsa. Los planeadores británicos, más grandes, fueron utilizados para llevar cargas mayores y más pesadas. (NARA)

Los paracaidistas aterrizaron principalmente en el área de despliegue de la 91.ª División Luftlande. La reacción de ésta fue confusa, debido en parte a que sus mandos principales estaban en Rennes, participando en el juego de guerra. El general Falley supo de los aterrizajes de paracaidistas a primera hora de la madrugada y salió en coche de regreso a su unidad. A eso del alba, fue interceptado por una patrulla de paracaidistas cerca de Picauville y murió tras un corto tiroteo. Ignorante de la suerte de Falley e incapaz de contactar con él, el oficial de operaciones de la división, el general Bernhard Klosterkemper, tomó el mando temporalmente. Al saber que los estadounidenses habían tomado Ste-Mere-Église, ordenó al GR.1057 que empezara a moverse al este, salvando el Merderet por el puente de La Fiere, donde el regimiento quedó trabado en combate con la 82.ª Aerotransportada por el control de los pasos del río.

Mientras tanto, el coronel Keil había pedido permiso al cuartel general del LXXXIV Cuerpo para usar el batallón del comandante Moch, del GR.1058

El Horsa estaba construido en contrachapado, por lo que estaba comparativamente expuesto a la fractura cuando aterrizaba con demasiada fuerza, como se aprecia en esta foto. La combinación de una iluminación muy escasa y el parcelado del terreno provocó un sinnúmero de accidentes durante el Día D. (NARA)



En esta vista aérea del este de Les Forges se aprecia la extrema congestión de planeadores que hubo en algunas zonas de aterrizaje. (NARA)

de la Luftlande, desplegado en St-Côme-du-Mont, como soporte en la reconquista de Ste-Mère-Église desde el norte. Fue autorizado a las 03:30 horas. Keil confiaba en que el batallón llegara al pueblo a las 08:00 horas, pero en ese momento la unidad seguía en St-Côme-du-Mont. Keil le ordenó de nuevo que atacara Ste-Mère-Église, pero sin resultado. Finalmente, hacia las 11:00 horas, Moch envió un mensaje indicando que la batería de Azeville había caído y preguntando a Keil si debía intentar recuperarla. Al límite de su paciencia, Keil le replicó que se atuviese a las órdenes anteriores, pero el batallón de Moch no llegó a Ste-Mere-Église hasta las 13:00 horas. Por la tarde se había establecido ya un perímetro defensivo y el batallón de Moch reforzó a las unidades que atacaban la sección del teniente Turnbull en las afueras de Neuville, pero fueron incapaces de eliminar a los paracaidistas, inferiores en número pero tenaces.

Las tropas alemanas que había al sur de Ste-Mère-Église, incluidos los restos del 795.° Batallón georgiano, fueron reducidas a una bolsa por los ataques de los paracaidistas desde el norte y el avance de las tropas de la 4.ª de Infantería desde la playa. Dicha bolsa iba a seguir bloqueando la carretera al sur de Ste-Mère-Église durante todo el Día D.

Como el batallón de Moch no se daba prisa en ir a Ste-Mère-Église, el cuartel general del cuerpo ordenó que un segundo batallón del GR.1058 marchase sobre el pueblo, pero quedó embotellado en torno a Montebourg. Entonces se activó el Sturm-Battalion AOK 7, que, enviado por la carretera de St-Floxel a Beuzeville-au-Plain, llegó a atacar por la tarde las posiciones estadounidenses al este de Ste-Mère-Église. Le acompañaban elementos de la 709.ª Compañía de Cazacarros, pero se perdieron luchando con los paracaidistas en torno a Beuzeville.

El 6.° Regimiento Paracaidista (FJR 6), situado cerca de Periers, fue alertado en torno a la medianoche y encontró enseguida a paracaidistas norteamericanos que habían aterrizado muy al sur de su zona prevista. Von der Heydte intentó contactar con sus mandos superiores, pero las líneas telefónicas habían sido cortadas, posiblemente por resistentes franceses. El III/FJR 6 se vio envuelto en escaramuzas con los paracaidistas en las horas previas al amanecer y fue empujado al sureste. Von der Heydte consiguió contactar al fin con el general Marcks hacia las 06:00 horas gracias al teléfono

A los asaltos de paracaidistas y planeadores durante el Día D siguieron varias misiones de reabastecimiento, como la Freeport para la 82.ª Aerotransportada y la Memphis para la 101.ª durante el Día D+1. Esta foto muestra una de ellas en pleno vuelo, sobrevolando la ZA W, a la que ya habían llegado planeadores el propio Día D. (MHI)

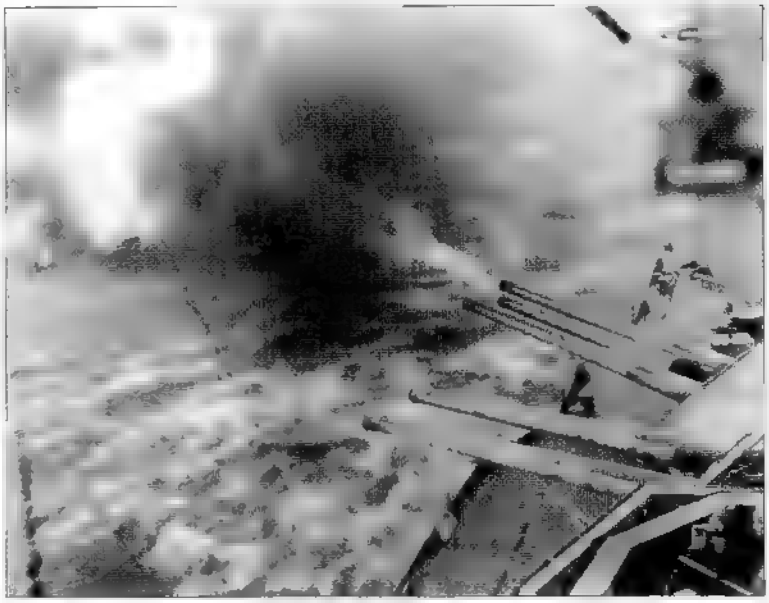
de la oficina postal de St-Lô y recibió la orden de limpiar el área de Carentan y empezar a mover el regimiento al norte, hacia Ste-Mere-Église, con el objetivo de eliminar las concentraciones de paracaidistas en esa zona. En los días previos a la invasión, Rommel había ordenado que las unidades en zonas expuestas a desembarcos verticales dispersaran su guarnición, por lo que ahora el JFR 6 tenía problemas para reunir a las tropas. Von der Heydte pasó por Carentan al frente de sus fuerzas, encontrando la ciudad vacía de tropas, tanto alemanas como norteamericanas, hasta encontrar un batallón alemán atrincherado cerca de St-Côme-du Mont. Allí subió al campanario de la iglesia, desde donde pudo ver todo el campo de batalla hasta la playa Utah. Se apreciaba claramente la inmensa armada aliada y luego recordó que la escena le pareció extrañamente tranquila, como un día de verano en la costa del Wannsee, cerca de Berlín, con apenas indicios de combates. Era la primera vez que un alto mando alemán se apercibía de que el ataque paracaidista era reforzado por un gran asalto anfibio. Mientras el III/FJR 6 seguía empeñado con las fuerzas norteamericanas, los otros dos batallones llegaron al lugar de reunión a primera hora de la tarde. El II/FJR 6 fue enviado hacia Ste-Mère-Église por la carretera principal, en tanto que el I/FJR 6 tenía que avanzar más al este para detener la columna de fuerzas estadounidenses provenientes de la playa. Los dos batallones salieron hacia las 19:00 horas y no tuvieron ningún contacto serio con fuerzas enemigas hasta que hubo oscurecido, cuando ambos se encontraron con nuevos aterrizajes de fuerzas aerotransportadas casi encima de ellos.

No se tienen demasiados detalles de la suerte que corrió el I/GR.919, estacionado a lo largo de la playa Utah, más allá de que quedó muy pronto anulado. Las comunicaciones entre este batallón y la división se perdieron antes del mediodía del Día D, cuando las tropas de Estados Unidos capturaron la mayoría de los reductos. De los trece que había, numerados del WN-1 al WN-14, los más meridionales y próximos a los desembarcos fueron tomados el mismo Día D. Los situados más al norte (WN 10, WN-10a, WN 11 y StP 12) aguantaron un día o dos más, hasta que se rindieron por falta de comida y munición.

La Task Force U del contralmirante Don Moon llegó al área de transporte frente a la playa Utah hacia las 02:30 horas, y el buque de mando, el USS *Bayfield*, echó el ancla. No había actividad naval alemana en la zona. Un radar de costa localizó la flota aliada a las 03:09 horas y el almirante Krancke ordenó que se repeliera la fuerza de invasión. Dos flotillas de lanchas torpederas basadas en Cherburgo encontraron tan mala mar que regresaron a puerto antes del alba y sin haber empeñado a la armada aliada. Las primeras acciones del día se dieron a las 05:05 horas, cuando las baterías de costa alemanas abrieron fuego contra la navegación aliada en cuanto ésta cruzó el horizonte. La batería de Morsalines, del 6/HKAA.1261, con seis cañones franceses de 155 mm, había estado ocupando unos emplazamientos de hormigón cerca de St-Vaast, pero los ataques aéreos aliados hicieron que fuera redesplegada en campaña, cerca de Videcosville. Empezó a tirar contra un dragaminas, lo que provocó la respuesta del HMS *Black Prince*. La batería de Marcouf, del 3/HKAA.1261, y la vecina del 4/HKAA.1261 empenaron a los destructores USS *Corry* y *Fitch*. Mientras maniobraba para evitar el fuego, el *Corry* dio con una mina a media eslora y se partió en dos. El *Fitch* y el *Hobson* se le acercaron rápidamente y abrieron fuego contra las baterías. La de Marcouf fue la más batida, primero por el crucero *Quincy* y luego por el acorazado USS *Nevada*. Éste consiguió un impacto directo en uno de los cuatro búnkeres con una granada de 127 mm, pero atravesó la casamata de parte a parte, sin estallar. Esta batería perdió el primero de sus tres cañones en el primer intercambio de fuego, el segundo a las 15:57 horas y el tercero a las 18:30 horas.

El bombardeo naval preliminar de la playa empezó a la Hora H-40 (las 05:50 horas). A medida que se acercaba la Hora H, el fuego fue redirigido contra objetivos en los flancos, sobre todo las baterías navales. La playa Utah tenía que ser atacada también desde el aire por el IX Mando de Bombardeo. Aunque las nubes amenazaban con complicar las cosas, los pilotos de los B-26 Marauder decidieron descender por debajo de la altitud prescrita, entre 1.000 y 2.000 metros. Tomaron parte un total de 269 aviones, que arrojaron 525 toneladas de bombas de 112 kg entre las 06:05 y las 06:24. Fue totalmente distinto del de la playa Omaha, donde los bombarderos permanecieron por encima de las nubes y bombardearon ineficazmente, muy lejos de la playa, ayudándose del radar. Aparte de atacar la playa en sí, otros 33 aviones arrojaron 47 toneladas de bombas en las baterías de costa de Maisy y Gefosse.

El bombardeo preliminar resultó en extremo eficaz al suprimir las defensas del reducto alemán WN-5. Muchos de los emplazamientos abiertos quedaron fuera de combate, e incluso algunos de los búnkeres cerrados se habían hundido o tenían daños de consi



Los cañones de 356 mm del acorazado USS *Nevada* empiezan a disparar contra las posiciones alemanas en la playa Utah como preludio a los desembarcos. Una de las misiones primordiales del fuego naval de apoyo fue la de eliminar las numerosas baterías de costa que los alemanes tenían al norte de Utah. (NARA)

En contraste con la playa Omaha, donde los ataques de los bombarderos pesados resultaron completamente ineficaces, los de los bombarderos medios B-26 Marauder contra Utah anularon casi por completo el reducto alemán WN-5. Estos aparatos pertenecen al 563.º Escuadrón del 386.º Grupo de Bombardeo, los «Crusaders», y llevan las «fajas de invasión» blancas y negras pintadas en las alas y los fuselajes. (NARA)

deración. Una de las pocas posiciones intactas era la casamata Bauform 667 del extremo sur de WN-5. Aunque estos bombardeos causaron pocas bajas humanas, muchos defensores alemanes quedaron aturdidos por las explosiones de las bombas y el fuego naval.

El primer desembarco tuvo lugar dos horas antes del principal. En mayo se había detectado actividad en las islas St Marcouf, al largo de la playa Utah, de modo que a las 04:30 horas desembarcó en ellas un destacamento de 132 hombres de los Escuadrones de Caballería 4 y 24. No encontraron a nadie, pero los campos de minas y el posterior fuego de artillería alemán mataron a dos hombres e hirieron a 17.

Como en Omaha, las primeras fuerzas que debían llegar a tierra tenían que ser los carros anfibios M4A1 Duplex Drive (DD). Los 32 vehículos del 70.º Batallón de Carros iban a bordo de ocho lanchones LCT. El trayecto hacia la playa se vio ralentizado por el viento en contra y el mal estado de la mar; a las 05:21 horas, una de las dos unidades de control que guiaban a la fuerza chocó con una mina y se hundió, seguida 15 minutos después por uno de los LCT. Al ver que la fuerza iba con retraso, el oficial de control naval decidió que los LCT lanzaran los carros más cerca de la costa, a 1.300 metros en vez de los 4.550 metros previstos. Incluso así, los 28 carros DD llegaron diez minutos después que la primera oleada de tropas.

La fuerza de asalto de la playa Utah era el 8.º CT (equipo de combate), formado por el 8.º Regimiento de la 4.ª División de Infantería, con ingenieros y tropas especialistas. Las dos primeras oleadas consistían en sendos batallones de asalto, más equipados que la infantería ordinaria, en lanchones LCVP. La primera oleada era de veinte LCVP con 30 hombres cada uno.

Vista aérea de la playa Utah tomada el Día D. El área situada detrás de la playa estaba inundada y detrás de ella se puede ver el típico *bocage* normando. (NARA)

1. 06:30 HORAS **La primera oleada desembarca a la Hora H. Son veinte LCVP con cuatro cías. del 8.° de Infantería: las Cías. E y F van al sector Uncle Red, y las B y C, a Tare Green.**

2. 06:40 HORAS **A la primera oleada de asalto siguen ocho LCT con dos compañías de 32 carros anfibios M-4A1 DD. Tendrían que haber desembarcado antes que la infantería, pero se han retrasado y llegan diez minutos después de lo previsto.**

3. 06:35 HORAS. **La segunda oleada de asalto, a las H+5, lleva el resto del 8.° de Infantería en 32 LCVP. Las Cías. G y H van a Uncle Red, y las A y D, a Tare Green. Incluye equipos de demolición de zapadores y de la Marina para eliminar obstáculos de playa.**

4. 06:45 HORAS **La tercera oleada, a las H+15, consiste en la Cía. C del 70.° Bón. de Carros, con sus M-4 y M-4A1 dotados de chimeneas de vadeo. También lleva carros con palas allanadoras para ayudar a los ingenieros a eliminar los obstáculos de playa.**

5. 06:47 HORAS **La cuarta oleada llega a las H+17 en ocho LCM y tres LCVP con los ingenieros para ayudar a eliminar los obstáculos entre las marcas de pleamar y bajamar. Un destacamento del 237.° Bón. de Ingenieros llega a Uncle Red y uno del 299.°, en Tare Green.**

9. **El reducto alemán más próximo es WN-3, a 1.300 metros, demasiado lejos para dar fuego de cobertura a WN-5. Es atacado y controlado más adelante, por el 2/.8.° de Infantería, con pocas bajas.**

13. 09:00 HORAS. **El grueso de los dos batallones de asalto del 8.° de Inf.° intenta salir de la playa por la carretera.**

Uncle Red

1.° Oleada

2.° Oleada

3.° Oleada

4.° Oleada

N

FUERZAS DE EE UU

8.° Regimiento de Infantería

1 Compañía A
2 Compañía B
3 Compañía C
4 Compañía D
5 Compañía E
6 Compañía F
7 Compañía G
8 Compañía H

70.° Batallón de Carros

9 Compañía A
10 Compañía B
11 Compañía C
12 Compañía D

13 Equipo de Demolición de la Marina
14 Equipo de Demolición de los Ingenieros
15 Destacam. 237.° Bón. Ingenieros
16 Destacam. 299.° Bón. Ingenieros

LCVP
LCT
LCM

14. 09:00 HORAS **Los alemanes han anegado los campos bajos de detrás de la playa para servir de obstrucción e impedir desembarcos verticales. Algunas áreas son verdaderamente profundas, pero otras son vadeadas a pie por los hombres del 8.° de Infantería.**

12. 09:00 HORAS. **El principal acceso a la playa Utah es la carretera que el US Army llama «Salida 2». Durante la mañana del Día D es la única vía de evacuación de la playa, pues la Salida 3 está bajo el fuego de posiciones alemanas. El avance por la Salida 2 es encabezado por tres carros M-4A1 DD: el primero sufre una avería, el segundo es alcanzado por un contracarro alemán, pero el tercero sigue adelante.**

POUPPEVILLE

1/919.° de Granaderos — 3.ª Cía — MATZ

LA VIENVILLE Y STE-MARIE-DU-MONT

SALIDA 2

LA GRANDE DUNE

LA MADELEINE

LA GRANDE DUNE

Tare Green

10. **El reducto principal WN-5 tendría que ser reforzado por el WN-4, que cubre la salida de la playa. De hecho, éste ofrece poca resistencia y el 8.° CT empieza a salir de la playa a las 09:00 horas.**

11. **Una fuerza alemana más importante es la del WN-7 de La Madeleine, el puesto de mando del tte. col. Matz, jefe del III/GR.919. Esta posición se ha visto muy afectada por el bombardeo preliminar y es tomada por el 1/8.° de Infantería durante los primeros combates de la mañana.**

8. **El reducto WN-5 tiene una red de trincheras y zonas minadas que han de despejarse antes de que el grueso de las tropas pueda empezar a internarse. Ésta es una de la primeras tareas de los ingenieros.**

7. **El reducto alemán WN-5, al mando del tte. Jahnke, ha sido pulverizado por los bombardeos aéreos y navales, y, tras una breve defensa, la mayoría de sus ocupantes se entregan.**

6. **Debido a errores de navegación, las oleadas de asalto llegan a unos 1.800 m al sur del punto previsto, cerca de Le Gran Dune. Es una suerte, pues el sector Uncle Red ha perdido muchas de sus obstrucciones por la acción de las mareas y el Tare Green está muy poco defendido.**

DEFENSAS ALEMANAS

- **A** WN-5
- **B** WN-3
- **C** WN-4
- **D** WN-7 (CG 3.° Bón. 919.° Regimiento Granaderos)

Alambrada
Trincheras
Búnkares/reductos
Campo de minas
Muro anticarro

OLEADAS DE ASALTO DEL 8.° CT EN LA PLAYA UTAH

06:30-09:00 horas del 6 de junio de 1944, visto desde el norte. Como resultado de las corrientes y la mala visibilidad, la primera oleada del 8.° Combat Team desembarcó unos 1.800 metros al sur de donde debía. La suerte fue que allí las defensas eran más flojas y los desembarcos fueron más fáciles. Los reductos alemanes fueron eliminados rápidamente y las tropas empezaron a internarse para enlazar con las Aerotransportadas 82 y 101.

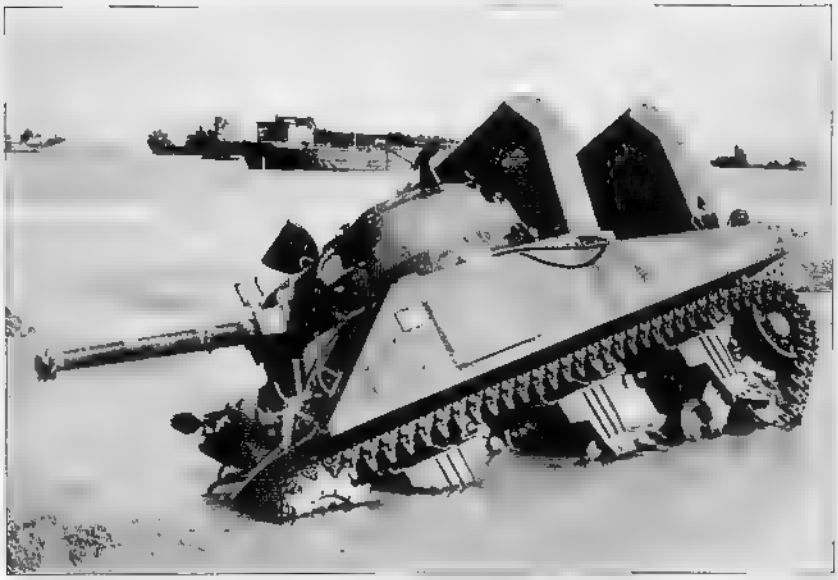
La corriente desplazó los lanchones algo al sur, y las referencias en tierra eran difíciles de ver por el humo de los bombardeos. Como resultado, esa primera oleada desembarcó unos 1.800 metros al sur del punto previsto (frente a la Salida 3 y Les Dunes de Varreville), haciéndolo cerca de la Salida 2 y la Grande Dune. Ese error de navegación tuvo poco efecto en la operación y, de hecho, facilitó el desembarco, pues en ese sector había menos obstáculos de playa y unas defensas alemanas más débiles. En vez de los dos reductos del sector previsto, en éste había uno solo y que, además, había sido pulverizado por el bombardeo aéreo. Varios grupos a nivel de compañía se dedicaron a reducir los reductos próximos a la playa, lo que consiguieron sin dificultad con la ayuda de los recién llegados carros DD. Éstos anularon pronto los búnkeres supervivientes y empezaron a romper el malecón a fuerza de cañonazos. El jefe de las defensas alemanas, el teniente Jahnke, ordenó que se enviasen los vehículos de control remoto Goliath contra los carros y los lanchones, pero el bombardeo había cortado sus cables de control.

La resistencia alemana en la playa Utah fue rápidamente vencida, quedando reducida a disparos esporádicos desde lejanas baterías de costa. Esta vista desde un LCVP de la Guardia Costera muestra tropas vadeando hacia la playa y un LCI varado a la izquierda. Los globos de barrera estaban para impedir los ataques en rasante de la aviación enemiga.

La primera oleada de asalto fue seguida por otros 32 LCVP con el resto de los dos batallones iniciales y equipos de ingenieros de demolición. Éstos empezaron a destruir las obstrucciones de playa para permitir la llegada de más lanchas de desembarco en cuanto cambiase la marea. Los zapadores se ocuparon también de los campos de minas colocados a lo largo de la playa y usaron cargas explosivas para abrir brechas en el malecón con el fin de que las tropas pusieran salir más rápido de la playa. La tercera oleada, a la Hora H+15, constaba de ocho LCT con la Compañía C del 70.° Batallón de Carros, que llevaba carros M 4 con chimeneas de vadeo y cuatro ejemplares equipados con palas allanadoras para ayudar en la limpieza de la playa. La cuarta oleada consistía principalmente en destacamentos del 237.° y el 299.° de Ingenieros, destinados también a preparar la playa, seguidos de otros dos

La Compañía C del 70.° Batallón de Carros llega a la playa con la tercera oleada. Las dos primeras compañías de la unidad estaban dotadas de carros DD, en tanto que ésta tenía los suyos dotados de chimeneas de vadeo. (NARA)

Las pérdidas de carros en la playa Utah se debieron casi enteramente a minas. Este carro medio M-4, el *Cannonball* de la Compañía C del 70.º Batallón de Carros, quedó atrapado en un embudo de bomba tapado por el agua cuando intentaba llegar a tierra firme desde su LCT. En esta vista se aprecian perfectamente las chimeneas de vadeo.



batallones de combate, el 3/8.º y el 3/22.º de Infantería. Por entonces, el fuego alemán se limitaba a disparos aislados de artillería. La mayoría de los defensores se rindieron de inmediato, pero Jahnke aguantó en su búnker de mando hasta mediodía.

El primer alto mando estadounidense que llegó a la playa fue el general Theodore Roosevelt Jr., vicejefe de la 4.ª de Infantería. Al darse cuenta de que habían desembarcado en la playa equivocada, él personalmente exploró los alrededores para ver por dónde se podía salir de la misma. Roosevelt se reunió con los dos jefes de batallón y les dijo que eliminasen el resto de las defensas alemanas y que empezaran a dejar la playa por la carretera de la Salida 2. Hacia las 09 00 horas, las defensas de detrás de la playa habían sido reducidas y el 8.º de Infantería avanzaba hacia el interior, encabezado por los Sherman del 70.º Batallón de Carros. Más adelante, los alemanes habían activado una carga en una pequeña alcantarilla, cortando la carretera. El carro que iba en cabeza tuvo un problema mecánico, lo que obligó al segundo a detenerse, momento en el que fue alcanzado por un cañón contracarro alemán. El tercer carro eliminó rápidamente el cañón y los zapadores de playa llevaron hasta allí un tramo de puente de campaña para salvar el socavón. Debido a la congestión creada en la carretera, algunas unidades empezaron a avanzar por la marisma de detrás de la playa.

El 1/8.º de Infantería siguió al norte por la carretera y llegó a Turqueville por la tarde sin haber encontrado resistencia seria. El 3/8.º de Infantería fue al oeste desde la carretera y topó con elementos de la 14.ª Compañía del GR.919, la unidad contracarro regimental, con una sección de anticarros de 75 mm desplegados en posiciones de campaña junto con infantería del I/GR.919. Siguió un corto tiroteo, en el murieron cincuenta alemanes y cien se rindieron. El batallón llegó al norte de Les Forges y envió una sección a enlazar con la 82.ª Aerotransportada cerca de Chef-du-Pont. El 2/8.º de Infantería fue al sur, hacia Pouppeville, siguiendo el malecón en vez de cruzar la carretera. Tuvo tiroteos constantes con fusileros alemanes a lo largo de la costa, pero controló con facilidad el débil reducto WN 2a y siguió hacia la Salida 2 y el cruce de carreteras próximo a Pouppeville. Allí se encontró con el coronel Ewell, del 3/501.º PIR, que ya había limpiado el

EL 8.° COMBAT TEAM EN LA PLAYA UTAH, 07:30 HORAS DEL DÍA D (páginas 58-59)
Los carros M-4A1 Sherman de la Compañía C del 70.° Batallón de Carros llegaron a la playa Utah con la tercera oleada, a las H+15, a bordo de lanchones LCT. A diferencia de las otras dos compañías del batallón, dotadas de Sherman DD que podían navegar hasta la costa, los de la Compañía C eran carros ordinarios dotados de chimeneas de vadeo. Al llegar a la playa, las tripulaciones desmontaban las chimeneas, pero los adaptadores inferiores quedaban fijados a las tomas de aire del motor y los escapes. La misión de estos carros era ayudar a la infantería a suprimir las defensas de playa y a salir de la misma rompiendo el malecón a cañonazos. En la ilustración, el *Colombia Lou* (1), uno de los carros medios M-4 de la compañía, empeña un búnker alemán Bauform 667 (2) y proporciona cierto abrigo a los soldados del 8.° de Infantería (3). Estos búnkeres de ferrocemento eran de paredes tan espesas que resultaban muy difíciles de destruir por los bombardeos aéreos o por el tiro de los cañones navales. El único método eficaz de silenciarlos era tirándoles a muy corta distancia y directamente contra la tronera. Las tropas de asalto del 8.° de Infantería llevaban los uniformes de combate típicos del Día D. Como se sospechaba que los alemanes podrían usar armas químicas contra los desembarcos, los uniformes ordinarios de la tropa fueron impregnados de una solución que impedía a los agentes químicos fijarse en la tela; esto es lo que se hizo con el personal que desembarcó en la playa Omaha. En Utah, en cambio, la tropa llevaba un sobretodo impregnado especial HBT (4) encima del uniforme de faena y del que podía librarse una vez en tierra firme. Los estuches negros que llevan al pecho estos soldados (5) contienen las máscaras antigás. Otro material desarrollado expresamente para los desembarcos del Día D era el chaleco de combate (6), pensado para reunir en un solo elemento la mochila (*musette*), el correaje y las cartucheras, pero que al final resultó tan engorroso y poco práctico que su uso se abandonó poco después. Todos los miembros de este pelotón llevan fusiles M-1 Garand (7), salvo uno, armado con un fusil ametrallador BAR (Browning Automatic Rifle) (8). El soldado de la derecha tiene montado en la bocacha de su Garand un adaptador lanzagranadas (9), que está a punto de usar contra las defensas alemanas. Como en esta configuración el arma tenía un retroceso potentísimo, la forma reglamentada de dispararla era apoyando la culata en el suelo. (Howard Gerrard)

Soldados del 8.º de Infantería de la 4.ª División avanzan por las dunas de la playa Utah mientras que otros permanecen al resguardo del malecón. En Utah no habían los pronunciados escarpes que tanto complicaron los desembarcos en la vecina Playa Omaha. (NARA)

pueblo de tropas alemanas. Al mismo tiempo, la A/49.º Batallón de Ingenieros de Combate fue enviada a tomar la presa de Grand Vey, que controlaba la inundación de la zona, y en el desempeño de esta misión hizo 125 prisioneros a los alemanes.

El resto de la 4.ª División de Infantería fue desembarcando durante el Día D, junto a los primeros elementos de la 90.ª División. Los Regimientos de Infantería 12 y 22 fueron enviados hacia el norte de la cabeza de playa, pero como partieron de más al sur del punto de desembarco previsto, no alcanzaron sus objetivos durante el Día D. En vez de eso, formaron un perímetro defensivo que salía de St-Germaine-de-Varreville hacia el oeste hasta Ste-Mère-Église.

El refuerzo de las divisiones aerotransportadas siguió durante toda la jornada. La Fuerza Howell, un elemento de reserva de la 82.ª Aerotransportada al mando del coronel E. Raff, desembarcó por mar y siguió al 3/8.º de Infantería con la intención de enlazar con su unidad madre. Al llegar a la zona de Les Forges, donde el 3/8.º montó el vivac, se dijo a Raff que la infantería no pensaba seguir adelante esa noche pues ya estaba en posesión de su objetivo y al norte de su posición había fuerzas alemanas. Raff quería enlazar con los paracaidistas en Ste-Mère-Église y estaba también preocupado por la seguridad de la Zona de Aterrizaje W, el destino de la Misión Elmira, otro esfuerzo de suministro mediante planeadores. Los intentos por desalojar a los alemanes no habían dado fruto cuando, a las 21.00 horas, llegaron los primeros planeadores, dispuestos a aterrizar en tierra de nadie. La primera oleada consistía en 54 Horsa y 22 Waco CG-4A con 437 soldados, 64 vehículos, trece contracarros de 57 mm y 24 toneladas de suministros. Los planeadores se posaron con poca luz y fueron tiroteados desde posiciones alemanas aisladas, pero el peligro principal radicaba en el hecho de tomar tierra en un terreno muy parcelado, y muchos de ellos se estrellaron. Consideradas las circunstancias, las bajas fueron muy pocas. La segunda oleada de la Misión Elmira era de 86 Horsa y 14 Waco, que llegaron una hora y media después a la Zona de Aterrizaje O, al norte de Ste-Mère-Église. La tercera y menor de las oleadas de planeadores, la Misión Keokuk, fue a parar a la Zona de Aterrizaje E, al oeste de Hiesville.

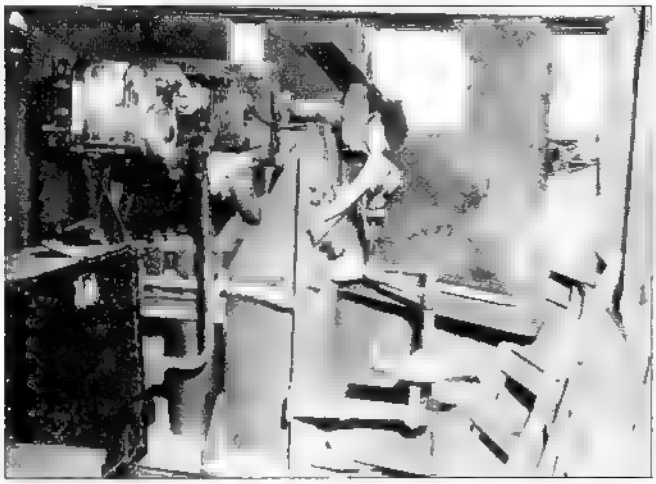
La medianoche del Día D

A medianoche del Día D, la playa Utah estaba segura en manos de los estadounidenses y la 4.ª División de Infantería había alcanzado todos sus objetivos iniciales, con el modesto coste de sólo 197 bajas. Esta diferencia con las más de 2.000 habidas en la vecina playa de Omaha se debió a la debilidad de las defensas en Utah y a la confusión que los paracaidistas provocaron entre los alemanes. Omaha estaba defendida por once reductos contra el único de Utah, y los defensores tenían 26 cañones contracarro y de campaña apuntados a la primera y sólo cinco a la segunda, habiendo diferencias similares en cuanto a ametralladoras y morteros Además, los búnkeres de Utah fueron muy dañados por el bombardeo preliminar, mientras que los de Omaha no fueron bombardeados. Utah estaba defendida por una compañía de infantería, mientras que en Omaha había elementos de dos regimientos. En Utah desembarcaron en fuerza los carros de combate, habiendo casi tres compañías intactas en la playa ya en la primera hora de lucha.

El reducto WN-5, en la playa Utah, tenía entre sus defensas un contracarro francés Modelo 1937 de 47 mm que fue puesto fuera de combate por el bombardeo preliminar. La Wehrmacht empleó en sus defensas de Normandía mucho material capturado, así como equipo alemán que había quedado desfasado para el Frente del Este. (NARA)

Los desembarcos verticales de las Aerotransportadas 82 y 101 no habían salido con arreglo a los planes debido a la dispersión de los lanzamientos. Sólo un diez por ciento de los paracaidistas cayó en los puntos previstos, un 25 por ciento en un radio de 1.500 metros, y otro 20 por ciento en un radio de 3 km. El resto quedó mucho más diseminado: un 25 por ciento en un radio de 8 km; otro 15 por ciento, entre 8 y 40 km; y un 5 por ciento se dio por desaparecido. Al amanecer, la 82.ª Aerotransportada tenía sólo 1.500 hombres cerca de sus objetivos operacionales, y la 101.ª, unos mil cien. A medianoche, la cosa no había mejorado mucho. la 82.ª tenía sólo 2.000 hombres

Una vista de la playa Utah después de los desembarcos iniciales. La defensa contracarro más común en este sector era el emplazamiento Bauform 60, dotado de un cañón de 50 mm. En 1944 había 1.800 cañones de este tipo desplegados en la defensa de costa. (NARA)



Este contracarro de 50 mm en la casamata Bauform 667 fue puesto fuera de combate por el impacto directo de una granada de cañón de carro en el escudo. Los búnkeres de ferrocemento eran casi inmunes a los bombardeos aéreos y navales, y tenían que ser eliminados a quemarropa y al asalto. (USAOM)

bajo control de la división, y la 101.ª, dos mil quinientos, del total de 13.350 paracaidistas que habían saltado. La dispersión de la mañana se había debido a los problemas de lanzamiento, pero las dificultades en reunir a las tropas durante el día estaban provocadas por el inesperado aislamiento de pequeños grupos de hombres en un pasaje densamente parcelado con seto vivo y con muchos labrantíos inundados. No han podido calcularse con precisión las bajas sufridas por las unidades aerotransportadas durante el Día D, pues muchos hombres siguieron desaparecidos durante días. Sin embargo, es evidente que fueron muchas más que las de la 4.ª de Infantería en la playa. De hecho, las bajas totales en Utah debieron ser parecidas a las 2.000 de Omaha, aunque una parte importante de aquéllas fueron de paracaidistas hechos prisioneros por los alemanes o heridos durante los saltos nocturnos, no en combate

La consecuencia de esa terrible dispersión fue que las divisiones aerotransportadas no alcanzaron sus objetivos para el Día D. Aseguraron algunas de las vías de salida de la playa, la que más importaba fue tomada por el 8.° de Infantería. No controlaron los puentes sobre el Merderet e importantes elementos de la 82.ª Aerotransportada quedaron copados en la orilla occidental del río. Igualmente, no consiguieron crear una eficaz pantalla defensiva en el borde meridional del sector del VII Cuerpo, dejando la cabeza de playa expuesta al ataque de las reservas alemanas; esto no tuvo consecuencias porque la respuesta alemana fue débil.

La perversa lógica de la guerra hizo que el desembarco vertical cumpliese realmente su misión a pesar de que no alcanzara sus objetivos específicos. Los paracaidistas cayeron tan dispersos que atrajeron la atención e inmovilizaron a la mayoría de las fuerzas alemanas en la mitad oriental de

Cuando el 8.° de Infantería empezó a abandonar la playa Utah por la carretera de la Salida 2, uno de los carros DD de la Compañía A del 70.° Batallón fue alcanzado por un cañón contracarro oculto. Este vehículo fue apartado a un lado de la carretera para que no obstaculizara el paso; obsérvese la pantalla de flotación, plegada en torno a la barcaza. (MHI)

la península de Cotentin. Mientras que los generales estadounidenses estaban disgustados por su fracaso, los mandos alemanes estaban perplejos. Algunos oficiales alemanes creyeron que ese asalto aerotransportado era una forma táctica nueva y astuta a la que llamaron «ataque de saturación», pensada para descoordinar los esfuerzos defensivos del Ejército alemán en vez de controlar partes concretas del terreno. Los alemanes, en efecto, quedaron impresionados por el asalto aéreo, pero no así los mandos aliados. Los problemas experimentados en Normandía les convencieron de que los lanzamientos nocturnos eran demasiado arriesgados dadas las limitaciones de la tecnología de navegación de la época, así que las subsiguientes operaciones aerotransportadas aliadas se hicieron de día.

Soldados del 8.° de Infantería avanzan por un campo inundado situado detrás de la playa Utah. Los objetos cilíndricos que llevan los dos primeros hombres son los cinturones salvavidas hinchados. Estos hombres llevan también los estuches de las máscaras antigás, tan característicos de los desembarcos de Normandía. (NARA)

Las operaciones defensivas alemanas durante el Día D fueron pasivas y fracasadas. La tan cacareada Muralla del Atlántico fue rota en este sector en sólo una hora y con pocas bajas. La actuación de las unidades de infantería alemanas fue irregular, como cabía esperar. Algunas, como el GR.1057 en el Merderet, atacaron y defendieron con tenacidad y pericia, pero muchas de las unidades estáticas se rindieron a los paracaidistas aun cuando éstos eran inferiores en número; fue el caso de las formadas por reclutas polacos y ex prisioneros soviéticos «voluntarios». En general, el sector de la playa Utah recibió una atención relativamente menor de los cuarteles generales de cuerpo y ejército, pues consideraban que había otros sectores mucho más peligrosos, sobre todo los de las playas británicas. De hecho, hasta última hora del día los generales alemanes no se dieron cuenta de que en la playa Utah estaba teniendo lugar un desembarco anfibio a gran escala.

CONSOLIDANDO LA CABEZA DE PLAYA

El general Collins, comandante del VII Cuerpo, se dio cuenta de que su primera misión tenía que ser la de consolidar el área de la cabeza de playa debido a la gran dispersión de las fuerzas paracaidistas. No tenía contacto con el general Ridgway, de la 82.ª Aerotransportada, y de hecho no lo tuvo hasta última hora del Día D+1. La misión principal del día era eliminar la bolsa alemana al sur de Ste-Mère-Eglise y aliviar la presión sobre el sector norte de las defensas del pueblo. Esa bolsa contenía los restos del 795.° Batallón georgiano y del GR.919. Al amanecer, el 8.° de Infantería fue desplegándose en sus flancos sur y este, y pasó al ataque por la mañana. Aunque los georgianos resistieron los primeros embates, un *yankee* que hablaba ruso les convenció de que se rindieran. Unos 250 hombres se entregaron al 1/8.° de Infantería. Los otros dos batallones de este regimiento lo pasaron bastante peor, peleando contra las unidades alemanas que ocupaban un risco que dominaba la carretera de acceso a Ste-Mère Église, pero las superaron y los dos batallones entraron en el pueblo. Mientras tanto, Collins había enviado una columna de carros de la C/70.° Batallón hacia la población por la carretera oriental, que llegó a tiempo de repeler un ataque del GR.1058,

Los combates por la limpieza de los reductos alemanes situados a lo largo de la costa norte de la playa Utah duraron varios días. En la foto, un grupo de francotiradores del 3/22.º de Infantería acaba de controlar una granja en la zona de Dunes de Varreville, el 10 de junio de 1944. (NARA)

con el apoyo de cañones de asalto StuG III, a primera hora de la tarde. Durante el día, la 82.ª Aerotransportada fue reforzada por la llegada del 325.º de Infantería en Planeadores a las 07:00 y las 09:00 horas en la zona de Les Forges. Se siguió peleando en torno al puente de La Fière, donde los paracaidistas repelieron los ataques alemanes. Pero al acabar el Día D+1, una parte importante de la 82.ª Aerotransportada seguía aislada en la orilla occidental del Merderet. Sin embargo, los combates del D+1 solidificaron las posiciones de la división en la margen oriental, pues ahora controlaba Ste-Mère-Église y había establecido contacto con las fuerzas provenientes de la playa.

Los otros dos regimientos de la 4.ª División de Infantería empujaron hacia el norte de la cabeza de playa siguiendo la costa. Los combates más difíciles tuvieron lugar en torno las posiciones de artillería costera de Azeville y Crisbecq. Aunque durante ese día los dos regimientos fueron capaces de avanzar 3,5 km, no pudieron tomar estas dos zonas fortificadas y tuvieron bajas considerables. El 3/22.º de Infantería progresó por la costa reduciendo los reductos de playa que quedaban, con la ayuda de las partidas de control de fuego naval dirigiendo el tiro de los buques de guerra contra los búnkeres. Por la tarde del D+1, el batallón había controlado todas las defensas alemanas hasta el WN-11, entonces se le ordenó que se dirigiese al interior para actuar como reserva para los otros dos batallones del 22.º de Infantería, que estaban muy maltrechos después de todo un día peleando con las fortificaciones de la artillería de costa. Pero mientras pasaba por unos campos inundados, un prisionero alemán informó de que la mayoría de sus compañeros del reducto WN-13 estaban dispuestos a rendirse tras todo el día aguantando el cañoneo naval. En consecuencia, el 3/22.º pasó por detrás del WN-11 y ocupó el WN 13, más al norte, dejando tras de sí una compañía para impedir que la guarnición del WN-11 pudiera escapar. Este reducto se rindió al día siguiente.

La 101.ª Aerotransportada pasó buena parte del Día D+1 asegurando el flanco meridional de la cabeza de playa, sobre todo en torno a St-Côme-du-Mont y el río Douve al norte de Carentan. Dos batallones del regimiento paracaidista alemán FJR 6 habían estado avanzando por esta zona: el I/FJR 6 llegó a las inmediaciones de Ste-Marie-du-Mont y el II/FJR 6 apareció a 1.500 metros de Ste-Mère-Église desde el este. Von der Heydte, tras apercibirse de la escala de la operación estadounidense, entendió que atacar Ste-Mère-Église con sólo dos batallones sería una locura y, en la noche del 6 al 7 de junio, ordenó a las dos unidades que se retiraran. El II/FJR 6 recibió la orden y se replegó, pero el otro batallón no respondió. Al final retrocedió igual-

El 795.º Batallón Ost georgiano estaba estacionado justo detrás de la playa Utah y tomó parte en los combates del Día D. Este capitán georgiano fue capturado después de que su posición fuera rebasada; curiosamente, este hombre había protagonizado una serie de fotos de propaganda alemanas. (NARA)

ASEGURANDO LA PLAYA UTAH, 7 DE JUNIO DE 1944

Entre las fuerzas del GR.1058 que contraatacaron a los paracaidistas en Ste-Mère-Église había varios cañones de asalto StuG III. Este ejemplar en concreto ha recibido un mínimo de cuatro impactos, pero, por el tamaño de los que tiene en la plancha frontal de la barcaza, seguramente ha sido víctima de los carros M-4 Sherman del 746.° Batallón de Carros. Junto a él yace un contracarro aerotransportado de 57 mm. (MHI)

mente, hacia las posiciones defensivas de retaguardia de la 101.ª Aerotransportada a lo largo del Douve. Pasó muy cerca de una columna del 1/506.° PIR que salía de Vierville, pero los norteamericanos no dispararon porque no tenían clara la identidad del otro grupo. Avanzada la tarde, unos 300 paracaidistas alemanes del I/FJR 6 se aproximaron por detrás al grupo del capitán Shettle, de unos 100 hombres del 3/506.° PIR. Los estadounidenses respondieron con una serie de patrullas tan agresivas que los alemanes creyeron que se enfrentaban a una fuerza muy superior en número. Murieron unos 40 alemanes en las refriegas y empezaron a rendirse grupos del tamaño de una sección, llegando a ser 225 al final de la tarde, superando por un amplio margen al número de sus captores. El resto del I, FJR 6, unos 500 hombres, empezó a acercarse al perímetro defensivo montado por unos 250 paracaidistas al mando del coronel Johnson, cerca de la esclusa de La Barquette y del puente de Le Pont. Los alemanes no sabían que esa zona estaba en manos de los estadounidenses, de tal modo que marcharon confiadamente hacia la emboscada y fueron parados en seco por una descarga de armas portátiles desde una distancia de 350 metros. Tras el consiguiente tiroteo, Johnson les conminó a rendirse so pena de ser aniquilados por sus «fuerzas superiores». Pequeños grupos de alemanes empezaron a entregarse, y al caer la noche unos 150 alemanes estaban muertos o heridos, y otros 350 se habían rendido, contra diez paracaidistas estadounidenses muertos y 30 heridos. Sólo 25 alemanes escaparon de esta debacle, yendo hacia el río en dirección a Carentan

Mientras se producía esta pequeña batalla, otros elementos de la 101.ª Aerotransportada se abrían paso hacia St-Côme-du-Mont en una serie de escaramuzas con el Sturm-Abt. AOK 7 y parte del III/FJR 6. Al

Una patrulla de paracaidistas avanza por Ste-Mère-Église el 10 de junio, buscando grupos aislados de alemanes que aún quedaban en la población. (NARA)

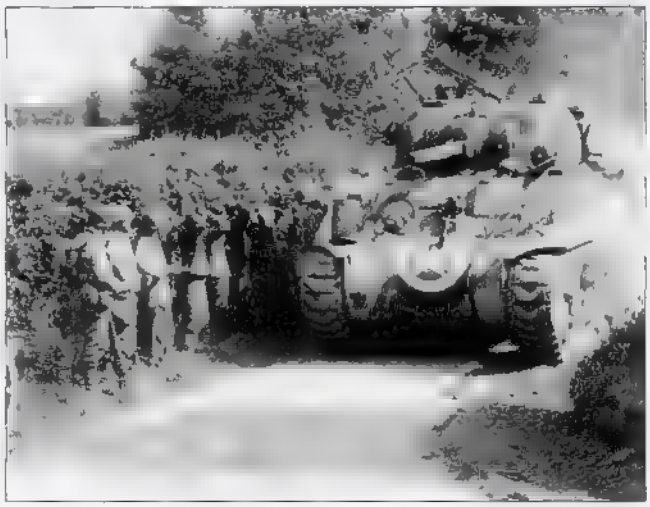
Tropas procedentes de la playa Utah pasan por Ste-Mère-Église el 10 de junio, muy atentos por la presencia de francotiradores alemanes. De sus uniformes se deduce que pertenecen a las Divisiones 4 o 90. Hubo soldados alemanes aislados cerca de la playa hasta varios días después de los desembarcos. (NARA)

final del día, la fuerza reunida en torno a St-Côme-du-Mont ascendía a cinco batallones aerotransportados, dos de artillería y una compañía de carros ligeros. Estas unidades formaron el núcleo de la fuerza de asalto que atacaría hacia el sur, hacia la ciudad clave de Carentan, para ayudar al enlace entre las playas Omaha y Utah.

Aunque el VII Cuerpo había hecho un progreso notable durante el Día D+1, todavía andaba con retraso. Según el plan original, Collins había contado con que la 4.ª de Infantería saldría rápidamente de la cabeza de playa y empezaría a avanzar al norte, hacia Cherburgo. Sin embargo, los combates habían ido más lentos de lo esperado por culpa de la incapacidad de la 82.ª Aerotransportada de controlar los pasos del río Merderet, la inesperada dificultad encontrada por la infantería en el *bocage* costero y los tres días de retraso en la reunificación de las dispersas fuerzas paracaidistas. Durante una visita a Normandía el Día D+1, Eisenhower expresó a Bradley su preocupación porque los alemanes pudieran explotar la brecha entre el V Cuerpo, en Omaha, y el VII Cuerpo, en Utah. Por ello, Bradley ordenó a Collins cerrar esa brecha mediante la toma de Carentan.

Rommel había creído al principio que el principal esfuerzo aliado estaba en la costa de Calvados, especialmente en el sector británico, en torno a Caen. El 8 de junio recibió un pliego de órdenes del VII Cuerpo de Estados Unidos que había encontrado una unidad alemana cerca de la playa Utah. Ahora estaba claro que los Aliados pretendían empujar hacia el norte, desde Utah a Valognes y, por último, tomar Cherburgo. En consecuencia, tomó una unidad de primera fila, la 77.ª División de Infantería, que había sido

Soldados de la 4.ª División escoltan una columna de prisioneros alemanes hacia la playa y son rebasados por un M-4 Sherman de camino a Ste-Mère-Église, el 10 de junio de 1944. Por esa fecha había ya en tierra dos batallones de carros: el 70.º, que había desembarcado en la mañana del Día D, y el 746.º, que lo había hecho poco después. (NARA)



Paracaidistas de la 101.ª Aerotransporada pasan por Ste-Marie-du-Mont el 12 de junio de 1944. Aparte de por sus parches de tela, estos hombres pueden distinguirse de la infantería regular por sus uniformes, que incluyen pantalones con bolsillos laterales. (NARA)

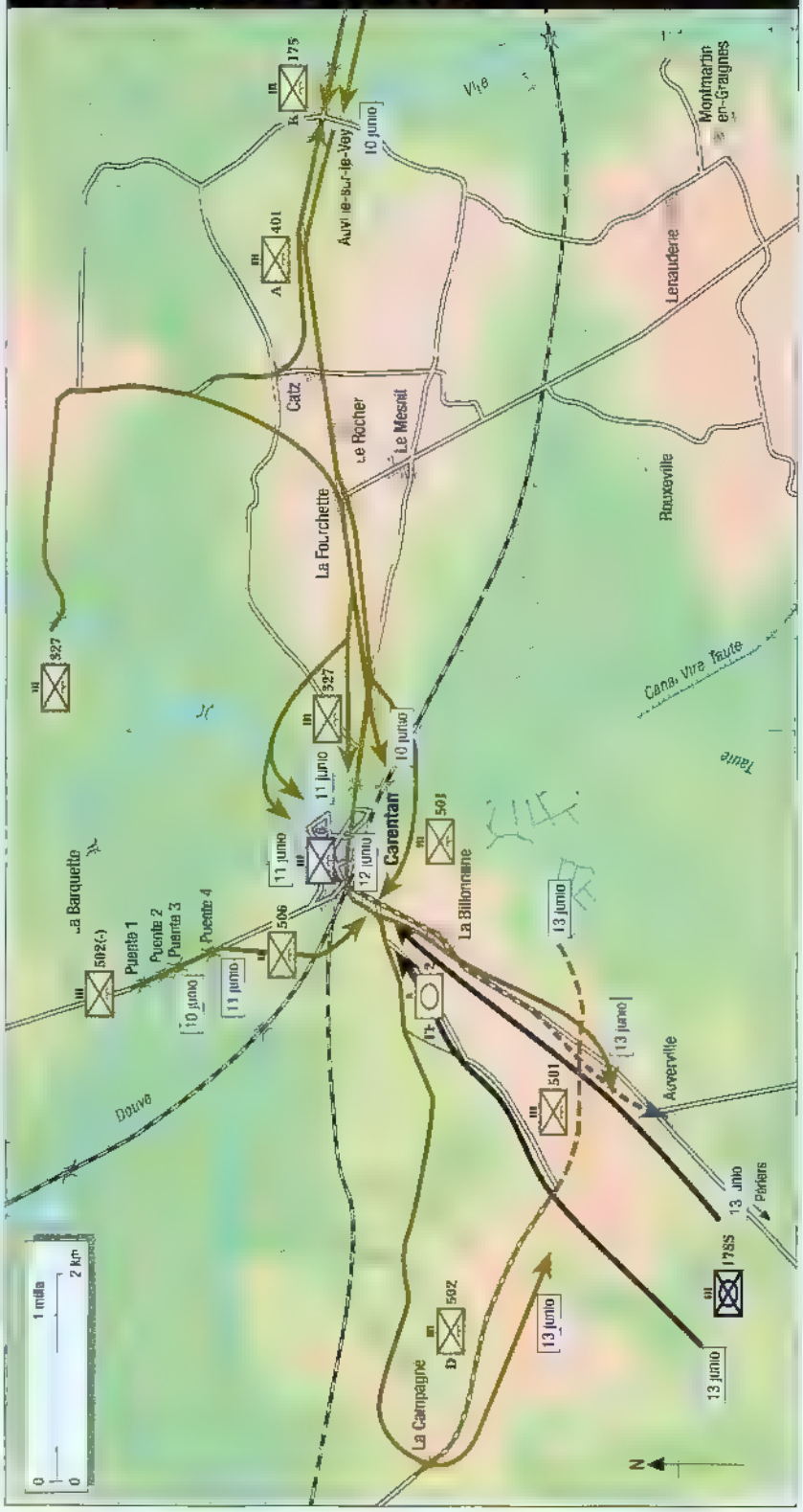
desplegada para impedir la unión entre las cabezas de las playas Utah y Omaha, y le ordenó que fuese a la península de Cotentin a reforzar el frente de Cherburgo. La tarea de impedir la unión de las dos cabezas de playa en el sector de Carentan quedó encomendada a una unidad nueva e inexperta, la 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS Gotz von Berlichingen

LA BATALLA POR CARENTAN

Las fuerzas que atacaban Carentan estaban a las órdenes del general de brigada Anthony McAuliffe, que sería más conocido por su posterior defensa de Bastogne. El plan consistía en tomar St-Côme-du-Mont, que controlaba la autovía a Carentan. Por su parte, la defensa del pueblo dependía principalmente de los dos batallones supervivientes del FJR 6 del teniente coronel Von der Heydte. Éste integró en la defensa a una serie de compañías de infantería alemanas en retirada y el 9 de junio le agregó otros dos batallones Ost, que desplegó en el lado oriental de la población porque dudaba de su potencial de combate.

El 8 de junio, tras una preparación artillera preliminar, un batallón de infantería aerotransportada y tres de paracaidistas pasaron al ataque. Los supervivientes del Sturm-Abt. AOK 7 empezaron a retirarse del lado occidental de St-Côme-du-Mont, pero luego giraron al sur, hacia la carretera principal, topando con el 3./501.º PIR. Se sucedieron los tiroteos, que sólo amainaron cuando otros dos batallones de paracaidistas consiguieron rebasar el pueblo. Al acabar el día, las fuerzas de McAuliffe habían logrado el

BATALLA POR CARENTAN, 10-13 DE JUNIO DE 1944



Después de que el desgastado FJR 6 de Von der Heydte se retirara de Carentan, la 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS intentó recuperar la ciudad el 13 de junio de 1944. En primer plano hay un cañón contracarro de 57 mm de la 82.ª Aerotransportada, y detrás, uno de los cañones de asalto StuG IV de la 1/17.º Batallón Panzer de las SS, puesto fuera de combate durante la lucha a unos 3,5 km de Carentan, en la carretera de Periers y cerca del cruce con la D-223, que lleva a Baupte y La-Haye-du-Puits. Los paracaidistas utilizaban la versión aligerada aerotransportable del cañón británico de 6 libras en vez del modelo estándar de 57 mm del Ejército de EE UU. (NARA)

control del lado norte de la carretera que llevaba a Carentan por los ríos Douve y Madeleine. La naturaleza del terreno condicionó los combates que siguieron. El área a cada lado de la carretera elevada consistía en marismas o campos inundados que en la práctica eran intransitables para la infantería. Por ello, toda la acción se concentró en esa estrecha carretera y a través de cada uno de sus cuatro puentes. Las fuerzas alemanas en retirada habían volado el primero de ellos, sobre el Douve, que no pudo ser salvado hasta la noche del 9 al 10 de junio, en que los pontoneros cubrieron la brecha. Esa misma noche, una patrullera subió hasta el cuarto y último puente, en el Madeleine, pero recibió un fuego intenso desde Carentan. Una barrera de artillería precedió el ataque del 3/502.º PIR al atardecer del 10 de junio. El batallón iba muy estirado en una única columna, entre el segundo y el cuarto puente, cuando abrieron fuego los ametralladores alemanes. El avance a través del puente del Madeleine se vio complicado por la presencia de un obstáculo en «puerta belga» que los paracaidistas alemanes habían colocado en él y que dejaba sólo un espacio libre de apenas medio metro por el que sólo podía pasar un soldado a la vez. Los combates continuaron tras el anochecer y se caracterizaron por una pasada de ametrallamiento de dos aviones de la Luftwaffe, algo insólito en los cielos de Normandía.

Al alba, unos 250 paracaidistas habían llegado al último puente sobre el Madeleine, que estaba dominado por una granja de piedra. A las 06:15 horas,

el coronel Cole y el segundo al mando del batallón, el comandante John Stopka, encabezaron a 70 paracaidistas en una carga a la bayoneta contra la granja. Se tomó el objetivo, pero para entonces el 3/502.° PIR había tenido tantas bajas que se llamó al 1/502.° PIR para que explotase el ataque. La posición era tan delicada que este batallón no pudo hacer otra cosa que reforzar a los hombres de Cole en la defensa de la granja contra repetidos contraataques alemanes. Uno de ellos, por la tarde, estuvo a punto de superar a los paracaidistas, pero una barrera de artillería, colocada casi encima de las posiciones estadounidenses, dispersó el ataque alemán Hacia las 20·00 horas, el 2/502.° PIR avanzó para relevar a los dos agotados batallones en primera línea: también los paracaidistas de Von der Heydte empezaban a acusar el cansancio del combate, apenas recibían refuerzos y les faltaba munición para las ametralladoras Se recogieron todos los cartuchos de fusil para entregarlos a las escuadras de ametralladoras, los paracaidistas mantuvieron sólo las pistolas, granadas y lo que pudieron encontrar por ahí Por su parte, los estadounidenses consiguieron un envío aéreo de munición para los defensores de la granja, pero la zona de lanzamiento estaba en un campo a 14 km de distancia y se tardó en recoger la carga y distribuirla.

Durante los dos días de intensos combates del 502.° PIR a lo largo de la carretera, el 327 ° de Infantería en Planeadores había cruzado el Douve más al este a primera hora de la mañana del 10 de junio. Luego fue reforzado por el 1/401.° de Infantería en Planeadores, que empezó a moverse hacia el sur para tomar las carreteras que llevaban a Carentan por el este. Una de sus compañías progresó hacia Isigny y encontró a exploradores de la 29.ª Divi-

Los primeros defensores de Carentan pertenecían al 6.° Regimiento Paracaidista alemán, que ya había perdido uno de sus batallones en los primeros días de la batalla luchando contra los estadounidenses. En la foto, una escuadra de ametralladora de los paracaidistas alemanes, durante unas maniobras el 1 de junio de 1944; todos ellos llevan el característico casco de acero sin ala. (MHI)

Un infante estadounidense inspecciona uno de los cañones de asalto StuG IV del 17.° Batallón Panzer de las SS puesto fuera de combate en la carretera Carentan-Periers. Este modelo estaba basado en el chasis del carro PzKpfw IV y era menos común que el StuG III, derivado del PzKpfw III. (NARA)

sión, en el que era el primer contacto entre las cabezas de playa de Omaha y Utah. Al final del 10 de junio, el 327.° de Infantería estableció un perímetro defensivo que cubría el lado este de Carentan, con elementos también del 401.° de Infantería. En contraste con el frustrante asalto de la carretera, este avance progresó tan bien que, el 11 de junio, McAuliffe ordenó al 501.° PIR que reforzara a la infantería aerotransportada en preparación para el asalto final el 12 de junio. La situación de la guarnición alemana era tan peligrosa que, en la tarde del 11 de junio, Von der Heydte decidió retirar sus fuerzas para evitar una aniquilación segura. Durante una pausa en los combates a última hora de la tarde, la guarnición empezó a escabullirse hacia el suroeste.

El ataque sobre Carentan, en la madrugada del 12 de junio, consistió en el avance de la infantería aerotransportada desde el noroeste hacia la ciudad y un movimiento de pinza de los PIR 501 y 506 para cortar las carreteras al suroeste e impedir que la guarnición escapara. La ciudad cayó sin problemas, pues, aparte de una pequeña retaguardia, los alemanes ya la habían evacuado. Con Carentan en su poder, el VII Cuerpo inició el refuerzo de las conexiones con el V Cuerpo, en el este.

Cuando los paracaidistas de Von der Heydte marchaban hacia el suroeste desde Carentan, el 11 de junio, dieron con los elementos de vanguardia de la 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS, que acudía en su ayuda. Von der Heydte diría después que no había sido informado de este refuerzo, pero sus superiores le recriminaron el prematuro y no autorizado abandono de la ciudad después de que se le hubiese informado del plan varias veces. El teniente general Max Pemsel, jefe de Estado Mayor del Séptimo Ejército, escribiría después que Von der Heydte había sufrido una crisis mental y física pasajera provocada por varios días de combates muy fuertes y continuados. La única razón por la que no fue relevado del mando por esa decisión tan «desafortunada» fue por la extraordinaria actuación de su regimiento hasta entonces.

La 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS, constituida en noviembre de 1943, todavía estaba incompleta. Tenía casi todo el personal, pero sólo el 60 por ciento de oficiales y suboficiales, y andaba escasa de medios de transporte. Su jefe, el Gruppenführer de las SS Werner Ostendorf, decidió recuperar Carentan atacando por las dos carreteras del lado oeste. No tendría un reconocimiento o un bombardeo artillero previo, pues quería conseguir la sorpresa táctica y llevaría como punta de lanza al 17.º Batallón Panzer de las SS, equipado con 48 cañones de asalto StuG IV. Ostendorf creía que su éxito estaría en la súbita aparición de un gran número de vehículos acorazados, pues hasta el momento toda la lucha en este sector había sido cosa de infantería ligera con pocas armas contracarro. Los autopropulsados serían el elemento de ruptura para el ataque principal, a cargo el 37.º Regimiento de Granaderos Panzer de las SS.

McAuliffe había pensado en desplegar el 506.º PIR en la misma zona en la mañana del 13 de junio para dar profundidad a las defensas, pero no había empezado a avanzar cuando, a las 07:00 horas, comenzó el ataque alemán. Las columnas alemanas partieron de las áreas de reunión divisionales y, debido a la congestión en las carreteras locales, avanzaron lentamente. No hicieron contacto con los paracaidistas hasta las 09:00 horas, en que los StuG IV de vanguardia llegaron a 800 metros del lado suroccidental de Carentan. En el parcelado terreno del suroeste de la ciudad, el 506.º PIR fue capaz de ralentizar el ataque escudándose en el seto vivo de los campos; el flanco derecho fue reforzado por el 2/502.º PIR.

La decodificación de Enigma había dado indicios de que Rommel planeaba desplegar la 17.ª División de Granaderos Panzer de las SS contra Carentan, así que Bradley preparó y envió a la zona una agrupación táctica de la recién llegada 2.ª División Acorazada, consistente en una compañía de carros medios y otra de ligeros, y un batallón de infantería mecanizada. Cuando, a las 09:00 horas, los paracaidistas informaron del ataque alemán,

La 90.ª División empezó a reemplazar a la 82.ª Aerotransportada en cuanto los puentes sobre el río Merderet estuvieron asegurados. Este grupo es una escuadra de ametralladora de esta división: delante va el tirador, llevando la máquina Browning de 7,62 mm, y detrás, el ayudante con el trípode y la munición. (NARA)

La 82.ª Aerotransportada volvió a entrar en acción a mediados de junio para ayudar en el ataque a través de la península de Cotentin. El hombre de la foto es el teniente Kelso Horne, oficial al mando de la 1.ª Sección de la Compañía I del 508.º PIR, cerca de St-Sauveur-le-Vicomte. (NARA)

la agrupación inició el movimiento y llegó a la ciudad a las 10:30 horas. El ataque alemán perdió fuerza hacia el mediodía. Los inexpertos granaderos tardaron en acostumbrarse al combate en el *bocage*, y la combinación de las bajas sufridas y la escasez de mandos dejó a muchas unidades descabezadas. Algunas de ellas empezaron a retirarse por su cuenta, forzando a Von der Heydte y a su segundo a obligarlas a volver al combate, en ocasiones a punta de pistola. El flanco izquierdo del ataque alemán debía estar cubierto por lo que quedaba de los carros Hotchkiss H-39 del Panzer-Abteilung 100, pero esta unidad, ya muy castigada, se evaporó. El contraataque acorazado estadounidense empezó a las 14:00 horas por la carretera Carentan-Baupte y amenazó con copar a la fuerza alemana, sobre todo cuando fue seguido por una segunda arremetida de carros y paracaidistas por la carretera Carentan-Periers. Von der Heydte encontró al comandante del 37.º Regimiento de las SS aturdido por los acontecimientos y tomó él mismo el mando, ordenando a los granaderos que se retiraran junto a sus propias fuerzas a una línea que había reconocido previamente. Las bajas de la 17.ª de las SS habían sido de 79 muertos, 316 heridos y 61 desaparecidos; además había perdido casi la mitad de sus cañones de asalto Stug IV: siete destruidos y trece dañados.

Enfurecido por la debacle, Ostendorf intentó hacer de Von der Heydte el chivo expiatorio del fracaso de la división, y esa noche le hizo arrestar y llevar ante un juez militar de las SS. El general Meindl, que estaba temporalmente al mando del sector tras la muerte del general Marcks durante un ataque aéreo, ordenó liberar al coronel paracaidista. El Estado Mayor del Séptimo Ejército concluyó que el contraataque de Carentan había fallado por la inexperiencia de la 17.ª de las SS. Por su parte, el rechazo de la intentona alemana permitió al VII Cuerpo de Collins consolidar el enlace con el V Cuerpo de Gerow el día 14 de junio.

Un infante de la 9.ª División estadounidense, armado con un subfusil Thompson del calibre 0,45, al abrigo del talud de una carretera local cerca de St-Sauveur-le-Vicomte durante las operaciones para el corte de la península de Cotentin. (NARA)

Uno de los cazacarros alemanes más comunes en Normandía era el Marder III Ausf. M, que consistía en el altamente eficaz cañón contracarro Pak 40 de 75 mm montado en la parte trasera de la barcaza de un carro de origen checo PzKpfw 38(t). Este ejemplar, del 243.ª Batallón Cazacarros (Panzerjäger Abteilung), fue capturado por la 82.ª División Aerotransportada durante los combates por la península de Cotentin. Delante de él hay un carro medio M-4 Sherman volcado. (MHI)

EL CORTE DE COTENTIN

Aunque la intención de Collins era que el VII Cuerpo pusiera el énfasis en un rápido asalto sobre Cherburgo, el Día D+3 se cambió de nuevo el objetivo final. La lentitud del avance por el *bocage* convenció a Bradley y a Collins de que no era posible capturar con rapidez Cherburgo. En tales circunstancias, era imperativo cortar la península de Cotentin para que no pudieran llegar refuerzos alemanes a la ciudad. Y lo primero era completar el enlace de los elementos de la 82.ª Aerotransportada a ambos lados del río Merderet.

Cuando estuvieron aseguradas las posiciones en la orilla este del río a la altura el puente de La Fière, el Día D+1, Gavin había enviado el 3/508.º PIR a Chef-du-Pont para enlazar con el destacamento del coronel Shanley aislado en la margen occidental. El fuego que batía la carretera durante las horas diurnas hacía imposible la misión, pero Shanley pudo mandar una patrulla a través de la carretera durante la noche.

IZQUIERDA **Retrato de un joven *landser* de la 353.ª División de Infantería alemana en Normandía. Va cubierto con el poncho, y en primer plano tiene la herramienta de zapa y la marmita. Esta foto se tomó el 25 de junio de 1944 cerca de La Haye-du-Puits, durante los esfuerzos de la Wehrmacht por impedir que la cabeza de playa estadounidense se expandiera hacia el sur por la península de Cotentin. (MHI)**

DERECHA **Infantes de la 9.ª División estadounidense, parapetados en la cuneta de una carretera durante una escaramuza cerca de St-Sauveur-le-Vicomte, el 21 de junio de 1944. A la derecha hay un camión Dodge de tonelada y media, y a la izquierda, un camión alemán abandonado. (NARA)**

El D+2, la atención se centró de nuevo en el puente de La Fière. En la noche del 8 de junio, dos paracaidistas del grupo del coronel Timmes descubrieron un camino parcialmente sumergido a través de los campos inundados que había al norte del puente, y pasaron a la orilla oriental. Se esbozó un plan según el cual el grupo del coronel Millett se uniría al de Timmes, y luego harían contacto con un batallón que pasaría desde la orilla oriental por el vado recién descubierto. La columna de Millett se puso en marcha antes del alba del día 9, pero fue descubierta y acribillada por las ametralladoras alemanas. Millett fue capturado y la columna se retiró. El 1/325.° de Infantería en Planeadores pudo pasar por el trecho inundado y enlazar con el grupo de Timmes, pero los intentos de presionar hacia el sur hasta el puente de La Fière fueron rechazados por los alemanes en un edificio de piedra apodado el *«Gray Castle»* (castillo gris).

Presionado por el alto mando, Gavin lanzó un asalto directo a través de la carretera de La Fière desde la orilla este. Colocó unos carros M-5A1 y una compañía del 507.° PIR cerca del puente para proporcionar fuego de cobertura. La fuerza elegida para el asalto fue el 3/325.° de Infantería en Planeadores. Después de un bombardeo de artillería preliminar y con cobertura parcial de humo, la Compañía G lideró el ataque a las 10:45 horas del 9 de junio. Los infantes tenían que cubrir a la carrera los 450 metros de terreno descubierto, pero sólo lo consiguió un puñado de hombres ante el intenso fuego de ametralladora alemán. Los que dudaron se encontraron expuestos al enemigo, y las bajas fueron muchas. Uno de los carros ligeros M 5A1 intentó forzar el paso por la carretera, pero pisó una mina y, junto a un Hotchkiss H-39 alemán inmovilizado en un combate anterior, acabó de bloquear la vía. La Compañía E probó a pasar a continuación, pero por el talud norte de la carretera en vez de por lo alto de la misma. Por ahí consiguió llegar hasta la iglesia de Cauquigny, y las posiciones alemanas fueron suprimidas por el grupo de Timmes con fuego de fusilería. Cuando esta compañía

Los accesos a Cherburgo estaban tachonados de búnkeres y otras fortificaciones. Este grupo de infantes de la 79.ª División estadounidense posa junto a la casamata que ha silenciado con su lanzagranadas durante los combates en las afueras del puerto. (NARA)

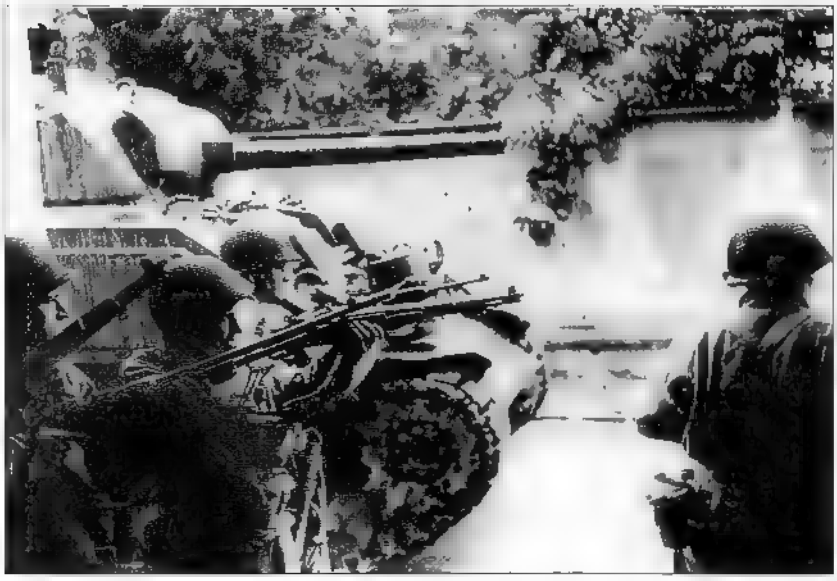
EL CORTE DE COTENTIN, 10-18 DE JUNIO DE 1944

Un pelotón de infantes estadounidenses avanza por un campo de las afueras de Cherburgo. Estos hombres pertenecen probablemente a la 4.ª División, pues el suboficial de la izquierda, que va armado con una carabina M-1, lleva el sobretodo de asalto que se entregó a las unidades de combate que tomarían parte en los desembarcos iniciales del Día D. (NARA)

llegó al puente y empezó a desalojar edificios en el lado norte de la salida, fue seguida por la Compañía F, que presionó más allá de la cabeza de puente, hacia Le Motey. Debido a los habituales problemas con las radios, Gavin no estaba seguro de la progresión del 3/325.º de Infantería y ordenó a su compañía de reserva, del 507.º PIR, que cruzara la carretera. Posteriores avances más al oeste, hacia Le Motey, fueron frenados en seco cuando la artillería estadounidense siguió con sus misiones de fuego en la zona, ignorando que la infantería había llegado tan lejos. Pese a los muchos problemas, los ataques del 9 de junio despejaron por fin el puente de La Fière y la carretera.

Una vez abierto el paso por el Merderet, Collins mandó la 90.ª División adelante para que continuara el avance hacia el oeste. El 10 de junio, dos regimientos de la división empezaron a marchar desde los puentes de La Fière y Chef-du-Pont con la idea de establecer una cabeza de puente sobre el Douve. El 357.º de Infantería topó con las defensas del GR.1057 en Le Motey. Sin experiencia en el combate en el *bocage*, se replegó sobre las posiciones del 325.º de Infantería. Un segundo ataque al atardecer, a cargo de otro batallón, tampoco tuvo éxito. El 358.º de Infantería tenía que alcanzar Pont l'Abbé, pero su batallón en cabeza fue objeto de un intenso fuego enemigo y pasó a la defensiva cuando estaba ya muy cerca del objetivo. El GR.1057 alemán contraatacó a media tarde, pero sin éxito. Los ataques continuaron al día siguiente, en que el 357.º de Infantería fue incapaz de rebasar las posiciones defensivas alemanas en torno a Les Landes y el 358.º de Infantería estaba a tocar Pont l'Abbé. Al día siguiente llegó el 359.º de Infan-

La infantería avanza con la cobertura de un carro medio M-4 del 740.° Batallón durante los combates callejeros en Cherburgo. (NARA)



tería y reforzó el ataque El 12 de junio se incorporaron el 746.° Batallón de Carros y apoyo de artillería adicional. Pese a todos estos refuerzos, los avances de los días 12 y 13 de junio se midieron en cientos de metros. Enfadado por semejante lentitud tras cuatro días de ofensiva, el general Collins visitó la división el 13 de junio. Tras la visita al puesto de mando, Collins estalló en cólera cuando vio que no había cuarteles generales de regimiento ni de batallón, ni tampoco demasiados indicios de combate.

Exasperado por la mala actuación de la 90.ª División, Collins telefoneó a Bradley y le comunicó que iba a relevar al comandante de la división y a dos de los jefes de regimiento Sentía que el problema principal radicaba en el mal entrenamiento de la unidad y en su mediocre liderazgo. Decidieron sacar a la división de primera línea y sustituirla por una unidad experimentada, que Bradley acordó que fuera la 9.ª División, considerada una de las dos mejores en ese teatro de operaciones junto con la 1.ª División, que operaba en la playa Omaha. Esto retrasó el avance: el ataque se reanudó el día 15, hacia el Douve, con la 82.ª Aerotransportada a la izquierda y la 9.ª de

Durante la operación de Cherburgo, varios buques proporcionaron fuego de apoyo para silenciar las numerosas fortificaciones costeras. El de la foto es el acorazado USS *Texas*, al que acaba de caerle cerca una granada alemana de 270 mm, el 25 de junio de 1944; este buque acabó recibiendo un impacto durante este mismo combate, pero la granada no explosionó. (NARA)

Un par de carros medios M-4 avanzan por la Rue du Val-de-Saire del barrio de Tourlaville, en Cherburgo, el 26 de junio de 1944. El 746.° Batallón de Carros fue el encargado de respaldar a la 9.ª División de Infantería durante los combates por la ciudad portuaria. (NARA)

Infantería a la derecha. Los paracaidistas llegaron a St-Sauveur, en el río, al día siguiente, y el 60.° de Infantería de la 9.ª División llegó al mismo por Ste-Colombe. Ante el desplome de la defensa alemana, Collins urgió a Eddy para que presionara hacia el mar con la mayor energía posible. En la noche del 16 al 17 de junio, antes del amanecer, una compañía del 3/ 60.° de Infantería montada en carros y transportes de personal alcanzó la colina que dominaba la ciudad costera de Barneville-sur-Mer. A primera hora del día, la compañía entró en la ciudad, que halló desguarnecida salvo por unos atónitos policías militares alemanes. El rápido avance de la 9.ª División había cortado la península de Cotentin e incomunicado Cherburgo.

El repentino aislamiento de Cherburgo fue toda una conmoción en el alto mando alemán. El 9 de junio, Rommel había trasladado la 77.ª División de Infantería a la península de Cotentin, pero ahora no quería perder la mejor división del LXXXIV Cuerpo. Así, el 15 de junio ordenó la amalgama de los restos de las Divisiones de Infantería 709 y 243 para formar el Kampfgruppe Schlieben, con la misión de defender el puerto de Cherburgo. Asimismo, la 77.ª División, con lo que quedaba de la 91.ª División Luftlande, constituirían el Kampfgruppe Hallmich con la idea de que se retiraran hacia el sur por si los norteamericanos cortaban la península e impidiesen nuevas penetraciones enemigas. La pérdida de St-Sauveur hizo que Rundstedt y Rommel iniciaran la retirada del Kampgruppe Schlieben hacia el área de Cherburgo. Ambos se reunieron con Hitler el 16 de junio en el cuartel general táctico de Margival, en Francia. El Führer insistió en que se destinara a la defensa de la «fortaleza Cherburgo» el mayor número de fuerzas posible, pero al final se

avino a que el Kampfgruppe Hellmich retrocediera hacia el sur, a partir del día 17. La orden fue difícil de cumplir, pues tanto el general Hellmich como el comandante de la 77.ª de Infantería, general Rudolf Stegmann, murieron por causa de ataques aéreos ese día 17. La primera unidad que empezó el repliegue fue el GR.1049, que topó con el 1/39.º de Infantería estadounidense en la mañana del 18 de junio, cerca de St-Jacques-de-Nehou, y no pudo proseguir. El vecino GR.1050 tuvo más suerte, logró el control del puente sobre el Ollande en St-Lô-d'Ourville a costa del desdichado 357.º de Infantería de la 90.ª División, capturó a unos cien estadounidenses y consiguió romper con unos 1.300 hombres antes de que se pudiera sellar la brecha. De hecho, éste fue el mayor grupo que escapó del cerco, y la 77.ª División perdió la mayor parte de su artillería cuando intentó romper el embolsamiento.

HACIA CHERBURGO

El 18 de junio de 1944, el mariscal de campo Bernard Montgomery expuso las tareas siguientes para las fuerzas aliadas en Normandía. El Primer Ejército de Estados Unidos tenía que tomar Cherburgo, mientras que el Segundo Ejército británico haría lo propio con Caen. La ruptura hacia la costa oeste hizo que Bradley reorganizara las fuerzas en la península de Cotentin. Al nuevo VIII Cuerpo del general de división Troy Middleton se asignaron la 82.ª Aerotransportada y la 90.ª de Infantería con la misión de defender hacia el sur e impedir que fuerzas alemanas pudiesen reforzar la península. El VII Cuerpo de Collins consistía ahora en tres divisiones de infantería (4, 9 y 79) y tenía que avanzar sobre Cherburgo. La 9.ª División de Eddy efectuó un abrupto cambio de dirección, de oeste a norte, moviéndose contra el lado occidental de Cherburgo. La 4.ª División de Barton siguió empujando hacia el norte por la costa este, en tanto que la recién desplegada 79.ª División presionaría por el centro. La primera meta era tomar la sierra de Quineville, que dominaba el territorio del sur.

La 4.ª División llevaba pugnando hacia el norte desde el Día D, ralentizada por la presencia de numerosas baterías de artillería de costa fortificadas a lo largo de la costa este. En el flanco izquierdo, el 505.º PIR de la 82.ª Aerotransportada y el 8.º de Infantería de la 4.ª División habían llegado a la estación de Montebourg el 11 de junio. Barton no había querido asaltar la población por temor a empeñar demasiadas fuerzas en los combates callejeros; en vez de eso, el 8.º de Infantería había ocupado posiciones defensivas en torno a la misma para aislar a las fuerzas alemanas.

El 22.º de Infantería lo había tenido bastante peor, enfrentado a las baterías de costa de Crisbecq y Azeville, que habían sido reforzadas con infantería de la 709.ª División y con el Sturm-Abt. AOK 7. Tras repetidos ataques, la posición de Azeville fue tomada en la tarde del 9 de junio gracias a un ataque al búnker de mando con cargas explosivas y lanzallamas. Frustrado por el fracaso de anteriores ataques contra Crisbecq, el general Barton había formado la Task Force Barber a partir del 22.º de Infantería, reforzada por cazacarros M-10 de 76 mm del 899.º Batallón y carros del 746.º Batallón. Había instruido a Barber que rodeara Crisbecq y tomara las elevaciones en torno a Quineville tras haber ocupado Ozeville. Este ataque se había visto frustrado por el denso *bocage*, el fuego de artillería alemán y la determinación de los contraataques. Las fortificaciones de Crisbecq habían caído finalmente el 11 de junio, cuando contracarros de 57 mm de la K/22.º de Infantería tiraron

Algunos de los combates más fuertes durante la lucha por Cherburgo se libraron en el Fort de Roule, situado en lo alto de una montaña que dominaba el puerto. El 314.º Regimiento de Infantería estadounidense logró el control de la parte superior del fuerte el 25 de junio, pero le costó otro día de combates dominar las galerías inferiores. (MHI)

contra las troneras de los dos últimos blocaos. Para coger inercia, Collins había tomado el recién llegado 39.º de Infantería de la 9.ª División y lo había enviado a reducir los reductos defensivos que quedaban en la costa. Esto liberaba a la Task Force Barber para centrar sus objetivos en las posiciones situadas más al interior; además volvió a disponerse de apoyo aéreo y naval tras varios días de mal tiempo. Quineville había caído por fin el 14 de junio, junto con la sierra del oeste, que había sido el puntal de las defensas alemanas en ese sector. Además de despejar la carretera hacia Cherburgo en la costa este, las operaciones en la semana que siguió al Día D habían acallado al fin el fuego de artillería alemán sobre la playa Utah, que había hostigado las operaciones de descarga.

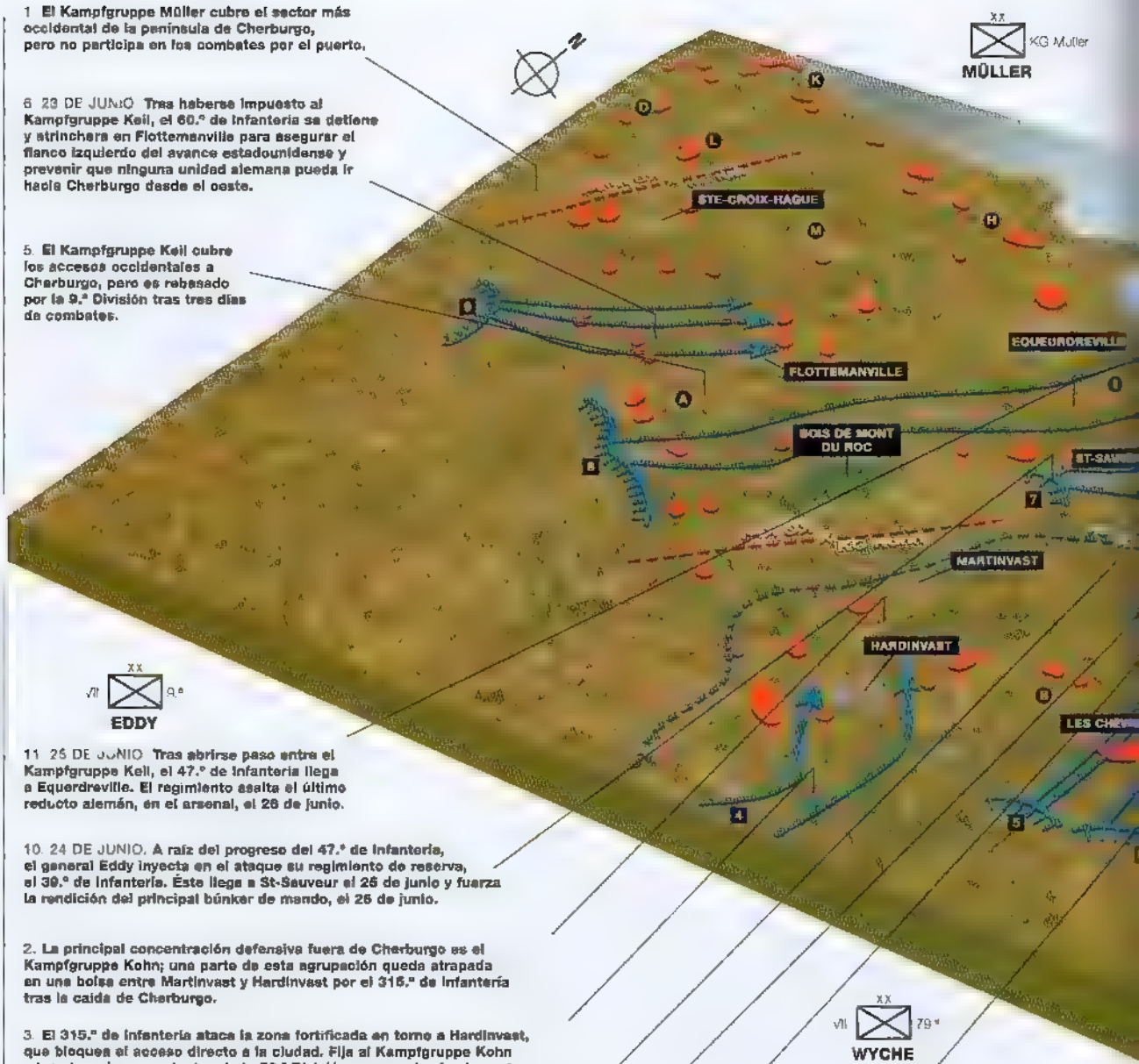
La ofensiva sobre Cherburgo comenzó la tarde del 19 de junio: la 4.ª División se puso en marcha a las 03.00 horas, seguida de las Divisiones 9 y 79 a las 05.00 horas. El 4.º Grupo de Caballería, que cubría el flanco derecho de la 4.ª División, empezó a progresar por la costa este. En esta fase de la campaña, las defensas alemanas consistían en los restos desorganizados de cuatro divisiones. La 9.ª División de Estados Unidos tenía enfrente elementos del GR.920 y el GR.921 de la 243.ª de Infantería, junto con las unidades de la 77.ª de Infantería que no habían conseguido escapar hacia el sur durante el intento de ruptura de dos días antes. La 79.ª División de Estados Unidos, en el centro, se enfrentaba a una parte de la 77.ª División y a lo que quedaba de la 91.ª Luftlande. La 4.ª División de Estados Unidos tenía que vérselas con la mayor parte de la 709.ª de Infantería, el resto del Sturm-Abt. AOK 7 y una buena porción de la 243.ª de Infantería.

Los ataques iniciales progresaron regularmente porque las unidades alemanas tendían a retirarse tras el primer contacto. Después del aislamiento de la península el 17 de junio, la guarnición de Cherburgo había quedado incomunicada del mundo exterior. El 19 de junio, el general Von Schlieben decidió desempeñar sus unidades del frente, replegándolas a una zona for-

tificada en las afueras de Cherburgo con la esperanza de poder llevar a cabo una defensa prolongada. En consecuencia, el avance estadounidense sólo encontró unidades de retaguardia y elementos que habían quedado aislados del mando. El 20 de junio, Eddy inició el corte de la península de Cap de la Hague del resto de las defensas de Cherburgo. La resistencia alemana fue a más, y Eddy dedujo que la 9.ª División había encontrado por fin la línea principal de defensa de la «fortaleza Cherburgo».

Von Schlieben reorganizó sus dispares fuerzas en cuatro agrupaciones tácticas (*kampfgruppen*) y las dispuso en una línea defensiva semicircular por fuera de la ciudad. Estas defensas estaban apoyadas en una serie de montañas y sierras situadas entre seis y diez kilómetros del puerto. Muchas de ellas tenían búnkeres, y otras aprovechaban estructuras de hormigón de bases de lanzamiento abandonadas de bombas volantes V-1. El ataque sobre Cherburgo estuvo precedido por una intensa preparación aérea a cargo del IX Mando Aéreo Táctico. El asalto terrestre de la tarde del 22 de junio fue anunciado, a las 12.40 horas, por 25 minutos de ataques de ametrallamiento y cohetes por diez escuadrones de cazas Typhoon y Mustang de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF; 55 minutos de bombardeos y ametrallamientos por 562 cazas P-47 y P-51, y, en la Hora H (las 14:00), pasadas de bombardeo de once grupos de B-26 Marauder de la Novena Fuerza Aérea. Estos ataques aéreos dieron menos resultado del esperado, y muchas unidades de Estados Unidos informaron de que estaban siendo bombardeadas por la aviación propia. Los mejores dividendos se obtuvieron en el sector occidental, donde

Un grupo de infantes estadounidenses y civiles franceses celebran la liberación de Cherburgo montados en un tractor blindado Renault UE capturado a los alemanes. (NARA)



1. El Kampfgruppe Müller cubre el sector más occidental de la península de Cherburgo, pero no participa en los combates por el puerto.

6. 23 DE JUNIO. Tras haberse impuesto al Kampfgruppe Keil, el 60.° de Infantería se detiene y atrincheró en Flottemanville para asegurar el flanco izquierdo del avance estadounidense y prevenir que ninguna unidad alemana pueda ir hacia Cherburgo desde el oeste.

5. El Kampfgruppe Keil cubre los accesos occidentales a Cherburgo, pero es rebasado por la 9.ª División tras tres días de combates.

11. 25 DE JUNIO. Tras abrirse paso entre el Kampfgruppe Keil, el 47.° de Infantería llega a Equerdreville. El regimiento asalta el último reducto alemán, en el arsenal, el 26 de junio.

10. 24 DE JUNIO. A raíz del progreso del 47.° de Infantería, el general Eddy inyecta en el ataque su regimiento de reserva, el 39.° de Infantería. Éste llega a St-Sauveur el 25 de junio y fuerza la rendición del principal búnker de mando, el 26 de junio.

2. La principal concentración defensiva fuera de Cherburgo es el Kampfgruppe Kohn; una parte de esta agrupación queda atrapada en una bolsa entre Martinvast y Hardinvast por el 315.° de Infantería tras la caída de Cherburgo.

3. El 315.° de Infantería ataca la zona fortificada en torno a Hardinvast, que bloquea el acceso directo a la ciudad. Fija al Kampfgruppe Kohn y los otros dos regimientos de la 79.ª División avanzan hacia el puerto.

17. 26 DE JUNIO. El 39.° de Infantería toma por fin el puesto de mando del general Von Schlieben, situado en el complejo de túneles de St-Sauveur, lo que provoca el colapso de la resistencia en el puerto.

14. 25 DE JUNIO. El 314.° de Infantería captura parte del Fort de Roule, pero los alemanes resisten en las galerías inferiores. Este fuerte, que domina el puerto, es escenario de algunos de los combates más violentos de la batalla.

4. 22 DE JUNIO. El 314.° de Infantería penetra las defensas del Kampfgruppe Kohn y llega a los suburbios de Cherburgo el 24 de junio. Durante los combates por la ciudad, él es el responsable de someter el Fort de Roule.

12. 25 DE JUNIO. Tras cruzar el cinturón defensivo por Les Chevres, el 313.° de Infantería inicia el asalto al sector oriental de la ciudad, llegando finalmente a los muelles el 26 de junio.

8. 24 DE JUNIO. Tras haber avanzado al norte hasta La Glacerie, el 8.° de Infantería se detiene.

LA TOMA DE CHERBURGO

22-30 de junio de 1944. Visto desde el suroeste, muestra el asalto a esta vital ciudad portuaria por las Divisiones de Infantería 4.ª, 9.ª y 79.ª de Estados Unidos. Fue capturada tras fuertes combates, pero la demolición de instalaciones hecha por los alemanes significó que el puerto no fuese de utilidad para los Aliados hasta al cabo de muchas semanas.

19. 26 DE JUNIO. **El arsenal, en el lado occidental del puerto, se rinde tras la toma del cuartel general de Karl von Schlieben. Las tropas que lo ocupaban, incluido el Estado Mayor del segundo comandante, Robert Sattler, han sido las últimas que han resistido en la ciudad.**

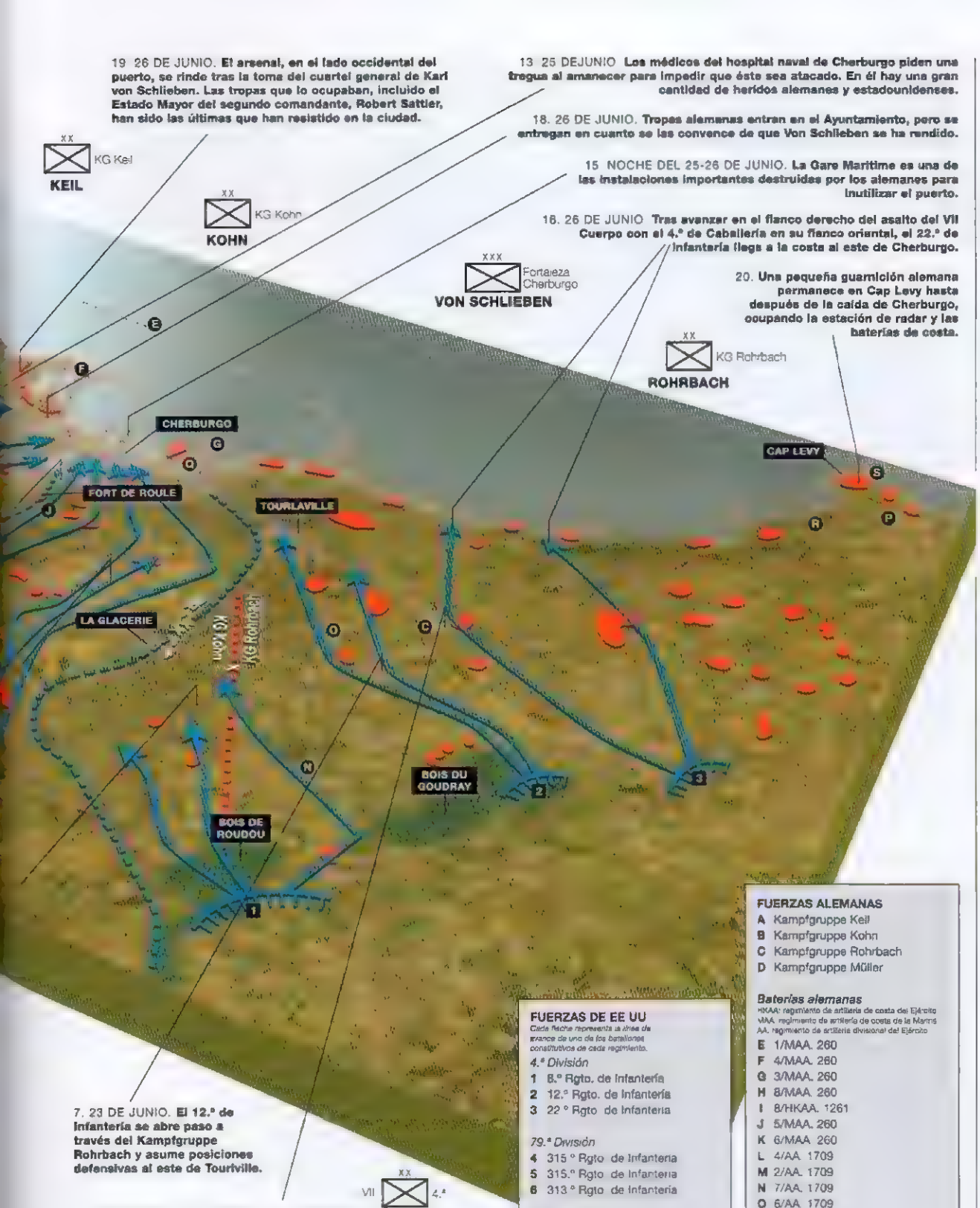
13. 25 DE JUNIO. **Los médicos del hospital naval de Cherburgo piden una tregua al amanecer para impedir que éste sea atacado. En él hay una gran cantidad de heridos alemanes y estadounidenses.**

18. 26 DE JUNIO. **Tropas alemanas entran en el Ayuntamiento, pero se entregan en cuanto se les convence de que Von Schlieben se ha rendido.**

15. NOCHE DEL 25-26 DE JUNIO. **La Gare Maritime es una de las instalaciones importantes destruidas por los alemanes para inutilizar el puerto.**

16. 26 DE JUNIO. **Tras avanzar en el flanco derecho del asalto del VII Cuerpo con el 4.° de Caballería en su flanco oriental, el 22.° de Infantería llega a la costa al este de Cherburgo.**

20. **Una pequeña guarnición alemana permanece en Cap Levy hasta después de la caída de Cherburgo, ocupando la estación de radar y las baterías de costa.**



7. 23 DE JUNIO. **El 12.° de Infantería se abre paso a través del Kampfgruppe Rohrbach y asume posiciones defensivas al este de Tourville.**

9. 24 DE JUNIO. **Para entonces, la 4.ª División ha superado al Kampfgruppe Rohrbach, que cubría los accesos orientales a Cherburgo.**

FUERZAS DE EE UU

Cada flecha representa la línea de avance de uno de los batallones constitutivos de cada regimiento.

4.ª División

1 8.° Rgto. de Infantería
2 12.° Rgto. de Infantería
3 22.° Rgto. de Infantería

79.ª División

4 315.° Rgto. de Infantería
5 315.° Rgto. de Infantería
6 313.° Rgto. de Infantería

9.ª División

7 39.° Rgto. de Infantería
8 47.° Rgto. de Infantería
9 60.° Rgto. de Infantería

FUERZAS ALEMANAS

A Kampfgruppe Keil
B Kampfgruppe Kohn
C Kampfgruppe Rohrbach
D Kampfgruppe Müller

Baterías alemanas

HKAA: regimiento de artillería de costa del Ejército
MAA: regimiento de artillería de costa de la Marina
AA: regimiento de artillería divisional del Ejército

E 1/MAA. 260
F 4/MAA. 260
G 3/MAA. 260
H 8/MAA. 260
I 8/HKAA. 1261
J 5/MAA. 260
K 6/MAA. 260
L 4/AA. 1709
M 2/AA. 1709
N 7/AA. 1709
O 6/AA. 1709
P 9/MAA. 260
Q 7/MAA. 260
R 5/AA. 1709
S Estación de radar de Cap Levy

Hacia las 14:00 horas del 26 de junio, el general Von Schlieben y otros altos mandos de Cherburgo salieron por el túnel de su búnker de mando para rendirse. El soldado de la derecha lleva el abrigo y la gorra del almirante Hennecke, el comandante naval de la ciudad. (NARA)

la artillería de la 9.ª División había suprimido las posiciones de la antiaérea alemana antes de los ataques aéreos. El 22 de junio no se logró anular ninguna de las defensas principales, y se tardó dos días de fuertes combates en rebasar las primeras porciones del cinturón defensivo. Las primeras penetraciones en las defensas exteriores tuvieron lugar en el sector de la 9.ª División, cerca de los reductos de Flottemanville-Hague, a última hora de la tarde del 23 de junio.

Aunque Von Schlieben estaba al mando de las cuatro divisiones que guarnecían la ciudad, el mando real del puerto fue del general de división Robert Sattler hasta que, el 23 de junio, Hitler nombró a Von Schlieben como comandante de la «fortaleza Cherburgo». Las peticiones de municiones y refuerzos no fueron atendidas, pero el alto mando alemán creía que la guarnición podría aguantar durante meses gracias a la orografía y a las extensas fortificaciones alrededor del puerto.

Los asaltos finales sobre la ciudad estuvieron realizados por equipos de carros e infantería, pues cada división había recibido un batallón acorazado como apoyo. Este sistema fue esencial para hacer frente a los muchos búnkeres que había. Aunque el 24 de junio la resistencia alemana continuaba siendo intensa, pudo apreciarse una tendencia creciente a que las defensas se desmoronasen en cuanto eran atacadas en fuerza. Al acabar el día se habían abierto brechas en la última capa de las defensas exteriores, lo que permitió acceder a la ciudad propiamente dicha. En la madrugada del 25 de junio, un oficial médico alemán acompañado de un piloto estadounidense prisionero salió con bandera de tregua y pidió que no se bombardeara el hospital naval y que se le suministrase plasma. Se les permitió regresar a la ciudad con el plasma, y con una petición de rendición inmediata. Cuando esta exigencia llegó hasta Von Schlieben, el 314.º de Infantería estaba ya asaltando el Fort de Roule, que dominaba la ciudad. La intensidad de los combates por este fuerte se tradujo en la concesión de dos Medallas del

Congreso al valor. A medianoche, el 314.° de Infantería había penetrado en el fuerte y ocupado los niveles superiores, pero los alemanes conservaban las galerías bajas. El 47.° de Infantería logró entrar en los suburbios de Cherburgo el 25 de junio tras haber rebasado las defensas de Equeurdeville. Al caer la noche, la ciudad estaba iluminada por los fuegos de las instalaciones portuarias que los alemanes habían saboteado de acuerdo con su plan de destruir el puerto.

El asalto final sobre la ciudad, a cargo de las Divisiones 9 y 79, sucedió el 26 de junio. Las patrullas estadounidenses siguieron siendo hostigadas por fuego de artillería desde los niveles inferiores del Fort de Roule, que seguía en manos alemanas. Las zonas bajas del fuerte estaban aisladas de las superiores, que controlaba el 2/ 314.° de Infantería, que empezó a arrojar cargas explosivas por los conductos de ventilación. Un equipo de demolición se infiltró por el despeñadero de la cara oeste del fuerte y reventó una de las entradas a los túneles con explosivos y disparos de lanzagranadas. Mientras, las fuerzas que había en la base del fuerte empezaron a tirar con cañones contracarro de 57 mm contra las troneras. La resistencia quedó quebrada a primera hora de la tarde y se hicieron varios cientos de prisioneros.

En la ciudad se siguió combatiendo con intensidad durante todo el día, pues la existencia de grandes obras de hormigón y de posiciones de cañones de costa dificultaba las acciones de los estadounidenses. Por prisioneros, el 39.° de Infantería supo que el general Schlieben estaba en un búnker en St-Sauveur, y a media tarde las Compañías E y F habían abierto paso hasta la entrada al túnel del reducto de mando. Se envió un prisionero con la demanda de rendición, que fue rechazada, pero los norteamericanos trajeron unos cuantos cazacarros M-10, que, con unas cuantas granadas rompedoras de 76 mm, hicieron que los alemanes reconsideraran su postura. Empezaron a salir unos 800 militares alemanes, entre ellos el general Von Schlieben, el almirante Walter Hennecke y los estados mayores de ambos. Se rindieron al general Eddy, pero Von Schlieben no quiso ordenar que el resto de la guarnición depusiera las armas. Sin embargo, las fuerzas que aún ocupaban el Ayuntamiento se entregaron en cuanto supieron de la rendición del general. La última posición defensiva importante de la ciudad era la del arsenal, protegida por un foso y guardada por cañones antiaéreos y contracarro en parapetos. La misión de tomarlo fue encomendada, en la mañana del 26 de junio, al 47.° de Infantería, que empezó por silenciar dos posiciones de antiaéreos de 20 mm a cañonazos de los carros. Antes de lanzar el asalto principal, previsto para las 08:30 horas, una unidad de guerra psicológica utilizó unos altavoces para conminar a los alemanes a la rendición. El general Sattler, vicejefe de la defensa de Cherburgo, aceptó entregarse con los 400 hombres que tenía a su mando directo, y el resto de la guarnición del arsenal lo hizo a las 10:00 horas. Acabó así la resistencia organizada del puerto, aunque las operaciones de limpieza duraron otros dos días. Entre el 25 y el 26 de junio se hicieron unos 10.000 prisioneros. Hicieron falta dos días más para someter los fuertes más alejados del puerto, sobre todo mediante ataques aéreos y fuego de los carros. Hubo también guarniciones aisladas en Cap Levy que fueron tomadas por el 22.° de Infantería, y unos 3.000 alemanes se retiraron al Cap de la Hague. La 9.ª División asaltó esas posiciones y superó las últimas defensas el 30 de junio. En las operaciones finales de los últimos días del mes se hicieron 6.000 prisioneros. El 1 de julio, la 9.ª División informó a Collins que había acabado toda la resistencia organizada enemiga en la península de Cotentin.

Las bajas totales del VII Cuerpo desde el Día D hasta la caída de Cherburgo, a finales de junio, fueron de unas 22.000 La mayoría de los desaparecidos (unos 4.500) se produjeron durante los dispersos lanzamientos de paracaidistas, y algunos de ellos fueron en realidad hechos prisioneros. No se tienen datos precisos de las bajas alemanas, pero los prisioneros fueron 39.000. Los Aliados habían planeado capturar Cherburgo el Día D+15, por lo que su conquista en el D+21 tampoco supuso un retraso tan importante, sobre todo si se compara con cómo fueron las cosas en Caen, en el vecino sector británico. La toma de Cherburgo no supuso ninguna mejora inmediata de la situación de los suministros aliados, pues antes de rendirse los alemanes habían demolido a conciencia todas las instalaciones portuarias. El único fallo estuvo en la gran cantidad de combustible almacenada en el puerto, que permaneció intacta y fue de gran valor para los Aliados Se tardó casi dos meses en limpiar el puerto, que volvió a estar en condiciones de uso en septiembre de 1944.

TABLA 3: BAJAS DEL VII CUERPO DE EE UU ENTRE EL DÍA D Y EL 1 DE JULIO DE 1944

Unidad	*muertos*	*heridos*	*desparecidos*	*prisioneros*	*Total*
4.ª División	844	3 814	788	6	5.452
9.ª División	301	2 061	76		2 438
79.ª División	240	1.896	240		2 376
90.ª División	386	1.979	34		2.399
82.ª Aerotransportada	457	1 440	2 571	+ de 12	4 480
101.ª Aerotransportada	546	2 217	1,907	?	4.670
Fuerzas de Cuerpo	37	157	49	61	304
Total	2.811	13 564	5.665	79	22 119

EL CAMPO DE BATALLA, HOY

A diferencia de Omaha, donde la mayor parte de la acción tuvo lugar en la propia playa, la lucha en la playa Utah acabó rápidamente. Los combates más intensos del Día D en este sector consistieron en escaramuzas protagonizadas por los dispersos paracaidistas en las tierras del interior. Hay un museo cerca de la playa y se conserva un número significativo de fortificaciones alemanas, incluidos algunos emplazamientos de artillería. El Musée de Debarquement d'Utah Beach está en Ste-Marie-du-Mont y en él se exhiben armas y material de la época. Las zonas de detrás de la playa, que a la sazón estaban inundadas, fueron drenadas hace mucho tiempo y hoy son campos de cultivo.

El más popular de todos los sitios relacionados con los paracaidistas es sin duda Ste-Mère-Église, gracias en buena medida a la película *El día más largo*. Nada menos que John Wayne interpretaba al (mucho más joven) teniente coronel Benjamin Vandervoort. Las imágenes de Red Buttons, en el papel del soldado John Steele, colgando en su paracaídas del campanario de la iglesia son algunas de las más memorables de esta cinta. Durante años, la iglesia ha tenido un maniquí colgado de un paracaídas en lo alto del campanario. Este templo tiene asimismo un vitral conmemorativo del 505.° PIR, montado para el 25 aniversario de la batalla. La población posee un importante museo, el Musée des Troupes Aéroportées, dedicado a los paracaidistas de junio de 1944.

Imagen de la playa Utah tomada en 1947 y que muestra un paisaje muy parecido al actual. Comparada con la foto de la página 53, tomada el mismo Día D, se aprecia que las áreas inundadas que había por detrás de la playa han sido desecadas y usadas de nuevo como campos de cultivo. (MHI)

El 82nd Airborne Division Museum, en Fort Brag (EE UU), conserva uno de los pocos planeadores Waco CG-4A que existen. Pese a su revestimiento de tela, la estructura del fuselaje, construida con tubos de acero, resultó relativamente robusta. A la izquierda se observa una de las bancas de lona en las que se sentaban los infantes. (Colección del autor)

Alrededor de Ste-Mère-Église hay numerosos hitos, monumentos, lápidas y placas. Algunos de ellos recuerdan unidades específicas, mientras que otros están colocados en memoria de individuos, como la placa en el sitio en que murió el general Pratt. Va muy bien disponer de una guía o un mapa para poderlos encontrar todos, pues algunos están lejos de las carreteras principales. Todavía existe el puente de La Fière, que sigue siendo tan discreto como en 1944. Cerca de allí está el monumento «Iron Mike» dedicado a los paracaidistas. También hay una serie de marcadores que indican el nivel del agua en los campos inundados que había en los alrededores, pero cuesta imaginar lo difícil que debió ser luchar a lo largo de esa estrecha carretera local.

A lo largo de la costa se encuentran todavía muchas de las fortificaciones que levantaron los alemanes, pues los búnkeres más grandes son difíciles y caros de demoler. Muchos de ellos están en propiedades privadas, y los visitantes deben ir con mucho cuidado toda vez que suelen tener estancias subterráneas que pueden ser peligrosas. Entre las fortificaciones más impresionantes figuran las baterías de Crisbecq y Azeville, y cerca de esta última hay un museo, La Batterie d'Azeville, que abre los meses de verano. Cherburgo ha sido reconstruida por completo desde la guerra, y el Fort de Roule ha sido reconvertido en el Musée de la Libération.

Los militares estadounidenses caídos en acción están enterrados en el American Cemetery and Memorial de Colleville-sur Mer, cerca de la riera de St-Laurent de la playa Omaha. Cerca de la playa Utah hay dos cementerios alemanes, el de Orglandes, a once kilómetros de Ste-Mère-Église, y el más grande de La Cambe, a unos 27 km al suroeste de esa misma población.

BIBLIOGRAFÍA

Los desembarcos del Día D constituyen uno de los temas más populares de la Segunda Guerra Mundial y existen cientos de títulos sobre el particular, de calidad variable. Se produjo una verdadera avalancha de libros nuevos con motivo del 50.° aniversario, en 1994. Las operaciones paracaidistas ejercen una fascinación especial en muchos aficionados a la historia militar y existe mucha literatura sobre los saltos del Día D. La lista que se adjunta no pretende ser exhaustiva, sino que consiste sobre todo en títulos recientes que el autor considera particularmente válidos. Junto a los libros comerciales, hay unos cuantos de circulación limitada, creados por mandos del Ejército de Estados Unidos, que son muy útiles para quienes quieran una visión más profunda y que pueden encontrarse en librerías especializadas en literatura militar. En contraste con la historia del V Cuerpo centrada en la playa Omaha, la del VII Cuerpo es floja y no merece la pena intentar conseguirla. De las diversas historias semioficiales de las divisiones, varias han sido reimpresas por Battery Press, como las de la 9.ª, 79.ª y 101.ª Aerotransportada. La de la 4.ª División, compuesta de varios volúmenes, no ha vuelto a ver la luz, pero de hecho no es tan detallada como la de otras unidades relacionadas con el Día D. Existen también muchos informes posteriores a los desembarcos pero que son más difíciles de encontrar, salvo en los archivos. El autor consultó las colecciones del Military History Institute en el Army War College de Carlisle Barracks (Pennsylvania) y de la National Archives and Records Administration (NARA) en College Park (Maryland). Uno de los documentos más interesantes es el USAF Historical Study No. 97, preparado en la Air University en 1957 y titulado *Airborne Operations in World War II: European Theatre*, que constituye un relato excelente y crítico, de la dirección de los desembarcos verticales durante el Día D. También hay numerosos informes posteriores a la batalla, generados por diversas unidades del Ejército en el Record Group 407 de la NARA, en College Park. Asimismo, vale la pena ver alguna de las películas sobre el tema, como la memorable *El día más largo* (*The Longest Day*, Darryl Zanuck, 1962), que dedica un tiempo considerable a la actuación de los paracaidistas en Ste-Mère-Église. Una obra más moderna acerca del mismo sujeto es el telefilme *Band of Brothers* de Steven Spielberg, basado en el excelente libro de Stephen Ambrose sobre una compañía de la 101.ª Aerotransportada.

Ambrose, Stephen. *D-Day, June 6, 1944*, Simon & Schuster, 1994. Este popular historiador ha confeccionado su relato de los desembarcos del Día D a partir de entrevistas a veteranos, con las que obtiene la visión de los hechos desde la perspectiva de los soldados.

Bando, Mark, *101st Airborne: The Screaming Eagles at Normandy*, MBI, 2001. Un excelente ensayo fotográfico de la 101.ª Aerotransportada en Normandía, con muchos relatos detallados de acciones individuales contadas por los propios veteranos.

Bernage, George, *Debarquement à Utah Beach*, Heimdal, 1984. Un corto pero útil retrato de la playa Utah durante el Día D, con muy buenos detalles sobre las defensas de playa alemanas.

Bernage, George, *Premiere Victoire Americaine en Normandie*, Heimdal, 1990. Otro valioso libro fotográfico de Heimdal a cargo de este prolífico autor francés especializado en Normandía; esta vez se ocupa de la batalla por Cherburgo.

Collins, J. Lawton, *Lightning Joe*, LSU Press, 1979. Una muy buena autobiografía del comandante del VII Cuerpo, con comentarios de primera mano sobre la dirección de los combates.

Esvelin, Philippe, *D-Day Gliders, Les planeurs Americains du Jour J*, Heimdal, 2002. Un corto y excelente ensayo fotográfico sobre las operaciones con planeadores durante el Día D.

Gawne, Jonathan, *Spearheading D-Day*, Histoire & Collections, 1998. Examen soberbio y espléndidamente ilustrado de las unidades especiales de Estados Unidos en los desembarcos de Normandía, con una excelente cobertura de sus uniformes y su material.

Harrison, Gordon, *Cross-Channel Attack*, US Army CMH, 1951. Es el «Libro Verde», la historia oficial del Ejército de EE UU, y sigue siendo uno de los mejores relatos de esos hechos.

Isby, David, *Fighting the Invasion: The German Army at D-Day*, Greenhill, 2000. Es el mejor libro sobre el Ejército alemán en el Día D. Consiste en la edición de una serie de ensayos escritos después de la guerra por altos mandos alemanes para el programa de Estudios Militares Extranjeros del US Army.

Isby, David, *Fighting the Invasion: The German Army from D-Day to Villers Bocage*, Greenhill, 2001. Continuación del volumen anterior, lleva la historia hasta mediados de junio. Cubre muy bien las diversas unidades alemanas que destacaron en los combates por la península de Cotentin, sobre todo el FJR 6 y la 709.ª División de Infantería.

Koskimaki, George, *D-Day with the Screaming Eagles*, 1970, reimpreso por Casemate en 2002. Un clásico del operador de radio del general Taylor en el que se recogen numerosos testimonios de sus compañeros de armas.

Masters, Charles J., *Glidermen of Neptune*, S. Illinois University Press, 1995. Un relato de las operaciones con planeadores durante el Día D escrito por el hijo de uno de los infantes aerotransportados que tomaron parte en ellas.

Morison, Samuel E., *The Invasion of France and Germany 1944-1945*, Little, Brown, 1957. Uno de los volúmenes de la historia que hace Morison de la actuación de la Marina de EE UU en la Segunda Guerra Mundial; es aún uno de los mejores libros sobre este tema.

Ramsey, Winston, *D-Day Then and Now, Volume 2*, After the Battle, 1995. Típico del tratamiento minucioso y completo de la revista *After the Battle*, con una excelente selección de fotos históricas y de los mismos sitios en la actualidad.

Rapaport, Leonard, Northwood, A., *Rendezvous with Destiny*, «Infantry Journal»; reimpreso por Battery Press. Una clásica historia divisional de la 101.ª Aerotransportada y uno de los mejores estudios de una división de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial.

Shilleto, Carl, *Utah Beach: Ste-Mère-Église*, Leo Cooper, 2001. Un título de la popular colección *Battleground Europe*, en el que se combina una guía turística por el campo de batalla con una corta historia del hecho de armas.

Utah Beach to Cherbourg, US Army Center for Military History, 1946; numerosas reimpresiones. Este corto relato de la playa Utah precedió al «Libro Verde», pero así y todo sigue siendo un trabajo válido.

Wolfe, Martin, *Green Light: A Troop Carrier Squadron's War from Normandy to the Rhine*, Univ. Of Pennsylvania Press, 1983. Relato de las operaciones aerotransportadas sobre Normandía escrito por un piloto de C-47, constituye un interesante contraste con las historias de los paracaidistas, que a menudo son críticas con la actuación de los pilotos de los aviones de transporte.

ÍNDICE

Las cifras en negrita corresponden a ilustraciones

1.er Ejército 12, 83
1.ª División de Infantería 82
2.ª División Acorazada 74
2.º Ejército (británico) 83
2.ª División Paracaidista (Wehrmacht) 19; *véase también* 6.º Regimiento Paracaidista 6 (FJR6) (Wehrmacht)
4.º Grupo de Caballería 84
4.ª División de Infantería 13, **18**, 20-21, 29, 32, 33, 50, 56, 57, 61, **61**, 62, 63, 68, 83, 84, 93
V Cuerpo 12, **68**, 73, 75, 93
6.º Regimiento Paracaidista (FJR6) (Wehrmacht) 14, 19, 51, 67, 68, 69, **72**
VII Ejército (Wehrmacht) 11, 75
VII Cuerpo 12, 13, 29, 64, 68, 69, 73, 75, 77, 83, 89, 93
bajas 90
8.º Regimiento de Infantería 33, 56, 57, 61, **61**, 63, 64, **64**, 65
VIII Cuerpo 83
9.ª División de Infantería 13, 22, **75**, **77**, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 89, 93
IX Mando Aéreo Táctico 85
IX Mando de Transporte de Tropas 28
puente aéreo del Día D 29, 44-45
12.º Regimiento de Infantería 61
XII Cuerpo 13
17.º Batallón Panzer de las SS 74
17.ª División de Granaderos Panzer de las SS Gotz von Berlichingen 69, 71, 73, 74, 75
18.ª División Panzer (Wehrmacht) 11
XVIII Cuerpo Aerotransportado 13
22.º Regimiento de Infantería 57, 61, 65, 83, 84, 89
29.ª División de Infantería 73
37.º Regimiento de Granaderos Panzer de las SS 74, 75
39.º Regimiento de Infantería 84, 89
47.º Regimiento de Infantería 89
49.º Batallón de Ingenieros de Combate 61
50.ª Ala de Transporte de Tropas 28
52.ª Ala de Transporte de Tropas 28
LXVI Cuerpo (Wehrmacht) 11
70.º Batallón de Carros **18**, 21, 53, **56**, 56, 57, **60**, 63, 68
77.ª División de Infantería (Wehrmacht) 69, 82, 84
79.ª División de Infantería 13, 22, **78**, 83, 84, 89, 93
82.ª División Aerotransportada 12, 13, 20, 21, 24, 27, 28, **34**, **35**, **36**, 36, **40**, 44, 50, 61, 63, 64, 65, 68, 71, 74, 77, 82, 83
LXXXIV Cuerpo de Infantería (Wehrmacht) 11, 49, 50, 82
LXXXVII Cuerpo (Wehrmacht) 11
90.ª División de Infantería 13, 21, 61, **74**, 80, 81, 83
91.ª División Luftlande (Wehrmacht) 11, 18-19, 24, 25, 27, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 82, 84
100.º Batallón Panzer (Wehrmacht) 19, 41, 48, 75
101.ª División Aerotransportada 13, **19**, 20, 24, **26**, 28, 29, **33**, **34**, 44, 63, 65, 66, 67, 68, **69**, 93
101.ª División de Cazadores (Wehrmacht) 11
101.º Batallón Panzer (Wehrmacht) 17
206.º Batallón Panzer (Wehrmacht) 18
237.º de Ingenieros 57
243.ª División de Infantería (Wehrmacht) 11, 14, 17, 18, 25-27, 82, 84
299.º de Ingenieros 57
314.º Regimiento de Infantería 88, 89
325.º Regimiento de Infantería en Planeadores **21**, 65, 78, 80
327.º Regimiento de Infantería en Planeadores 72, 73
337.ª División de Infantería (Wehrmacht) 11
352.ª División de Infantería (Wehrmacht) 49
353.ª División de Infantería (Wehrmacht) **77**
357.º Regimiento de Infantería 80, 81, 83
358.º Regimiento de Infantería 80, 81
359.º Regimiento de Infantería 81
377.º de Artillería de Campaña Paracaidista 32
401.º Regimiento de Infantería en Planeadores 72, 73
442.º Grupo de Transporte de Tropas 40, **40**
501.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) 32, 33, 34, 61, 71, 73
502.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) **21**, 29-30, **32**, 71, 72, 74
505.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) 35, 36, 37, 48, 83, 91
506.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) 29, 32, 33, 34, **35**, 67, 73, 74
507.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) 36, 37, 41, 44, 78, 80
508.º PIR (Regimiento de Infantería Paracaidista) **35**, 36, **36**, 37, 41, 44, 77
701.º División de Infantería (Wehrmacht) 19
709.ª División de Infantería (Wehrmacht) 11, 16-17, 18, 49, 82, 83, 84
740.º Batallón de Carros **81**
746.º Batallón de Carros 65, 67, 81, **82**, 83
899.º Batallón de Cazacarros **19**, 83
919.º Regimiento de Granaderos (Wehrmacht) 25, 26-27, 30, 45, 52, 61, 64
920.º y 921.º Regimientos de Granaderos (Wehrmacht) 84
1040.º y 1050.º Regimientos de Granaderos (Wehrmacht) 83
1057.º Regimiento de Granaderos (Wehrmacht) 41, 44, 48, 50, 64, 80
1058.º Regimiento de Granaderos (Wehrmacht) 27, 34, 35, 50, 61, 65, 67

aéreos, desembarcos 29-45, **31**
Albany, misión 28, 29-34
Aldis, lámparas 28
alemán, Ejército, *véase* Wehrmacht
alemán, orden de batalla 20
alemanas, fuerzas navales 27, 52
alemanes, reductos de costa y baterías 20, **23**, 26, 52, 53, 56, 61, 62, 65, **66**, 83, 92
Aliadas, fuerzas aéreas 22, 28, 29, 34, 52-53, 85
Aliadas, fuerzas navales 52, 65
anfibios, desembarcos 23, 52-69, **54-55**, **56**
Anzio, desembarco de 8
Audouville-la-Hubert 30
Azeville, batería de costa de 20, **23**, 52, 65, 83, 92
museo 92

B-26 Marauder, bombardero 52, **53**
Band of Brothers 93
«Barbarroja», operación 11
Barton, general de división Raymond «Tubby» 12, **12**, 13, 19, 83
Bauform 60, cañón contracarro de 50 mm **62**, **63**
Bauform 667, casemata **24**, 26, 53, **63**
Bauform 683, casemata de batería **23**
Boston, misión 28, 35-45
Bradley, teniente general Omar 12, **12**, 20, 24, 68, 74, 77, 81, 83
Bretaña 7, 8

C-47, transporte de tropas **25**, **26**, 28, 29, **30**, 32, 33, 35
C-54, transporte de tropas 28
Canal, islas del 25
Carentan, batalla por 68, 69-75, **70**
Cassidy, teniente coronel Patrick 30
cementerios 92
Char B1, carro 18, 19
Cherburgo 7, 18, 19, 23, 25, 27, 69, 77, 82
captura de 83-90, **86-87**
«Cobra», operación 22
Cole, teniente coronel Robert 30, 72
Collins, general de división J. Lawton «Lightning Joe» 12, **12**, **13**, 64, 65, 68, 75, 77, 80, 81, 83, 84, 89
Combat Team (8.º CT) 18, **54-55**, 56, **60**
Cotentin, península de 7, 8, 11, 14, **15**, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25
aislamiento de la Wehrmacht por EE UU 77-83, **79**
orden de batalla alemán en 20
orden de batalla de EE UU en 22
Crisbecq 83-84
Crisbecq, batería de costa 20, **23**, 52, 65, 83, 92

desembarcos en las playas 23, 52-69, **54-55**, **56**
Día D (6 de junio de 1944) 28-90
condiciones meteorológicas 28, 29
cronología 9
DD, carro 56, 57, **63**; *véase también* M-4A1 Sherman Duplex Drive, carro anfibio
Directiva del Führer n.º 51: 14
Dollman, coronel general Friedrich 11, 25
Douve, río 24, 29, 34, 67, 71, 72, 82

Eddy, general de división Manton 13, **13**, 85, 89

Eisenhower, general Dwight **12**, **21**, 24, 68
Ejército Rojo, ex prisioneros del, en la Wehrmacht 14, **14**, 16, 17, 64, 65
Ekmann, coronel William 36
El día más largo 91, 93
Enigma, código 27, 74
estadounidense, Ejército (US Army) **18**
desembarcos aéreos 29-45, **31**
desembarcos anfibios 23, 52-69, **54-55**, **56**
orden de batalla 22
planes ofensivos 23-24
Eureka, baliza de radar 28
Ewell, teniente coronel Julian 33

Falley, teniente general Wilhelm 11, 49-50
Flak 36, antiaéreo de 88 mm **36**
Flanagan, James **32**
Fort du Roule **84**
FUSA, Primer Ejército de EE UU, plan del 23, 24

Gavin, general 41, **43**, 80
Gee, radioayuda 28
georgiano, 795.° Batallón Ost 27, 36, 64
Gerow, general de división Leonard **12**, 75
Goliath, vehículo de demolición de control remoto **16**, **26**, 56
Gorenc, Joseph **25**
Granville 20
Grupo de Ejércitos B (Wehrmacht) 10

Heeres-küsten-artillerie-abteilung (HKAA) 1261: 20, 26, 52
Heeres-küsten-artillerie-abteilung (HKAA) 1262: 20
Hellmich, teniente general Heinz 11, 83
Hennecke, almirante Walter von 89
Heydte, coronel Oberstlt von der 14, 15, 19, 51, 67, 69, 72, 73, 75
Hitler 27, 83, 88, 90
como comandante 10, 11
Horne, teniente Kelso **75**
Horsa, planeador **49**, 62
Hotchkiss H-39, carro 17, 18, 19, 41, **48**, 48, 75, 78
Houdienville 32
Howell, Fuerza 61

«Iron Mike», monumento 92

Janke, teniente 56, 57
Johnson, coronel 34
juegos de guerra (Kriegsspiel), Rennes 11, 27, 49

Kampfgruppe Hellmich 82, 83
Kampfgruppe Meyer 49
Kampfgruppe Schlieben 82
Keil, teniente coronel Gunther 26
Klosterkemper, general de división Bernhard 12, 50
König, general de división Eugen **11**, 12
Krancke, vicealmirante Theodor 27, 52
Krause, teniente coronel Edward 35, 36
Kriegsmarine (fuerzas navales alemanas) 27, 52
Kriegsspiel (juego de guerra) en Rennes 11, 27, 49

La Fière, puente, batalla por el 36, **37**, 37-44, **42-43**, 50, 65, 77, 78, 80, 91; *véase también* Merderet, río
Le Motey 80
Lettau, comandante 27
Luftwaffe 19, 27, 71
predicción meteorológica de la 27

M-4, carro **18**, 57, **57**, **68**, **81**, **82**
M-4A1 Sherman Duplex Drive Sherman, carro anfibio **18**, 21, 53, 56, **60**; *véase también* carro DD
M-5A1, carro 78
M-10, cazacarros **19**, 83
McAuliffe, general de brigada Anthony 69, 73
MacKelvie, general de división Jay 13
Madeleine, río 71, 72
Marcks, general de Infantería 11, 15, 49, 51, 75
Marder III Ausf. M, cazacarros 77
Marine-artillerie-abteilung (MAA) 260 20
Marine-artillerie-abteilung (MAA) 608 20
«Market-Garden», operación 13
Meindl, general 75
Merderet, río 24, 35, 36, 37-44, 44, 45, 48, **48**, 50, 64, 65, 68, 77, 80; *véase también* La Fière, puente, batalla por el
Mésières 30
Michaels, teniente coronel John 30
Middleton, general de división Troy 83
Millett, coronel 78
Modelo 1937, contracarro de 47 mm **62**
Montgomery, mariscal de campo Bernard 23, 83
Morsalines, batería de costa 52
«Muralla del Atlántico» **8**, **23**, 64
Musée de Debarquement d'Utah Beach 91
Musée de la Liberation 92
Musée des Troupes Aéroportées 91

«Neptune», operación 12, 23, 28
Normandía **7**, 8, 18, 19, 24, 28
norte de África, campaña del 22

Obús de montaña 40 de 105 mm 19
Oficina de Servicio Estratégico (OSS) 28
Ohmsen, teniente de navío **23**
Omaha, playa de 7, 20, 23, 26, 53, 62, 73, 91
Ostendorf, Gruppenführer de las SS Werner 74, 75
«Overlord», operación 23
estrategia 7-8

P-47, cazabombardero 34
Panzerjäger 35R, cazacarros 17, **17**, 18, 19
Panzerschreck, lanzagranadas contracarro **14**, **48**
paracaidistas **25**, **26**, 28, **30**, **33**, **34**, **35**, **36**, **40**, **51**, **67**
Pas de Calais 7, 8, 10
pathfinders 28, 35, 36-37, 45
Pemsel, teniente general Max 73
planeadores de transporte de tropas 25, 41, 44-45, **45**, **49**, **50**, 51, 62
polacos, reclutas, en la Wehrmacht 16, 64
Pont l'Abbé **44**
Pouppeville **32**, 61
Pratt, general de brigada Donald 92
puertos artificiales 7, 23
PzKpfw III, carro 19

Quineville 84

radar 28
Raff, coronel E. 61
Rebecca, radar 28
Regimiento Antiaéreo Hermann 35
Renault R-35, carro 17, **17**, 18, 19
Renault UE, tractor blindado **33**
Rennes
juegos de guerra alemanes en 11, 27, 49
Ridgway, general de división Matthew **12**, 12-13, 24, 36, 41, 64

Rieve, contralmirante 27
Rommel, mariscal de campo Erwin **10**, **10**, 16, 18, 24, 25, 27, 51, 68-69, 74, 82
Roosevelt Jr., general de brigada Theodore 13, 57
Rundstedt, mariscal de campo Gerd von 10, 14, 24, 82, 83

St-Côme-du-Mont 34, 50, 68, 69
St-Lô 11
St-Marcouf, batería de costa de 20, **23**, 52, 53, 65, 83, 92
Ste-Marie-du-Mont 33, **69**, 91
Ste-Mère-Église 30, 31, 35, 36, 37, 45, 50, 51, 61, 62, 64, 65, 67, 68, 91, 92
Sattler, general de division Robert 88, 89
Schlieben, teniente general Karl Wilhelm von 11, **11**, 15-16, 25, 85, **88**
Schwartzwalder, capitán F. «Ben» 41
Shanley, teniente coronel Thomas 44, 77, 78
Sherman, carro; *véase también* M-4A1
Sherman Duplex Drive, carro anfibio
Shettle, capitán Charles 34, 67
Sicilia, campaña de 22, 24
Sink, coronel 32
Somua S-35, carro 18, 19
soviéticos, reclutas, en la Wehrmacht 14, 14, 16, 17, 64, 65
Stegmann, general Rudolf 83
Stopka, comandante John 72
Strayer, teniente coronel Robert 32, 33
StuG III, canon de asalto **16**, 18, 36, 65, **67**, 71, 73, 74, 75
Sturm-Abteilung AOK 7 (Wehrmacht) 19, 26, 50-51, 68, 69, 83, 84
submarinos alemanes 27

Task Force Barber 84
Task Force U **6**, 52
Taylor, general de división Maxwell 13, 33
Texas, USS **81**
Timmes, teniente coronel Charles 41, 78, 80
Turner, teniente coronel William 32, 33

unidades de desembarco
LCI (Landing Craft, Infantry) **6**
LCT (Landing Craft Tank) 53, 56, 57, 60
LCVP (Landing Craft Vehicle/Personnel) 56, 57
LST (Landing Ship, Tank) **6**, **19**
Utah, playa de **53**, **91**
consolidación en el Día D+1 66
cronología 9
desembarcos en el Día D 23, 52-69, **54-55**, **56**

Vandervoort, teniente coronel Benjamin 35
Vire, río 19, 23, 45
Volkliste III 16

Waco CG-4A, planeador 45, **45**, 62
Wayne, John 91
Wehrmacht en Francia
artillería de costa 20, 23, **24**, 26, 52, 53, 56, 61, 62, 65, **66**, 83, 92
comandantes 10-12
efectividad en combate 14-20
efectividad de mando 10
orden de batalla 20
planes defensivos 10-12, **15**, 23, 24-27
reacción al Día D 45-52
reclutas polacos 16, 64
reclutas de Ejército Rojo 14, **14**, 16, 17, 64, 65
rendición en Cherburgo 88-89
Wyche, general de división Ira 13

El Día D (II):
la playa Utah

Steven J. Zaloga

En su flanco occidental, los desembarcos aliados del Día D combinaron el salto de las Divisiones Aerotransportadas 82 y 101 con un asalto anfibio en la playa Utah a cargo de la 4.ª División de Infantería de Estados Unidos; este último tuvo lugar en el sitio equivocado, pero encontró una débil resistencia alemana. Los combates más fuertes se produjeron en el interior, donde los dispersos paracaidistas se reunieron en pequeños grupos y fueron a por sus objetivos.

Este libro repasa la historia de la playa Utah, la forma en que la infantería avanzó presionando hasta que enlazó con los paracaidistas en una cabeza de playa de ocho kilómetros de profundidad. Tras cumplir este objetivo, podía empezar la batalla por la ruptura y la toma del puerto de mar de Cherburgo.